
AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
DESPEGAN LOS
HURRICANE
P2921
ediciones delPrado
OSPREY AVIATION

DESPEGAN LOS *HURRICANE*



CUADRO DE TÉRMINOS CON ABREVIATURAS

INGLÉS	ABREVIATURA	ESPAÑOL
Air Chief Marshal	*ACM*	*Capitán General*
Air Marshal	*AM*	*Teniente General*
Air Vice Marshal	*AVM*	*General de División*
Air Commodore		*General de Brigada*
Group Captain	*Grp Capt*	*Coronel*
Wing Commander	*Wg Cdr*	*Teniente Coronel*
Squadron Leader	*Sqn Ldr*	*Comandante*
Flight Lieautenent	*Flt Lt*	*Capitán*
Flying Officer	*Flg Off*	*Teniente*
Pilot Officer	*Plt Off*	*Alférez*
Warrent Officer		*Brigada*
Flight Sargent	*Flt Sgt*	*Sargento Primero*
Sargent	*Sgt*	*Sargento*
Squadron	*Sqn*	*Escuadrón (2 escuadrillas)*
Flight	*Flt*	*Escuadrilla (aprox. 12 aviones)*
Operational Training Unit	*O.T.U.*	*Unidad de Entrenamiento Operativo*
Air Force Cross	*A.F.C.*	*Cruz de la Fuerza Aérea*
Commander of the British Empire	*C.B.E.*	*Comendador del Imperio Británico*
Distinguished Service Order	*D.S.O.*	*Orden de Servicios Distinguidos*
Distinguished Flyng Cross	*D.F.C.*	*Cruz de Vuelo Distinguido*
Distinguished Flying Medal	*D.F.M.*	*Medalla de Vuelo Distinguido*
Distinguished Service Cross	*D.S.C.*	*Cruz de Servicios Distinguidos*
Emil		*Caza alemán Bf 109 E*
Officer Commanding	*OC*	*Oficial al mando*
Radio/Telephone	*R/T*	*Radioteléfono*
vic formation	*vic*	*3 aviones volando en V (cuatro vics formaban un escuadrón)*
VP propeller	*VP*	*Hélice de ángulo de paso variable*

AVIONES EN COMBATE

ASES Y LEYENDAS 2

DESPEGAN LOS *HURRICANE*

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Portada:
Al atardecer del sábado 20 de julio de 1940, ocho Hurricane del Sqn. nº 32 estaban a punto de finalizar su patrulla de vigilancia del convoy BOSOM cuando fueron a toparse con una gran fuerza atacante de Ju 87B-1 del II./StG 1, escoltada por más de 50 Bf 109E y Bf 110C. El convoy navegaba rumbo Este hacia Dover cuando llegó el ataque de la *Luftwaffe*; aunque en un principio pareció que los mercantes estaban indefensos, la escolta de los Stuka no había advertido la presencia de aquella fuerza combinada de diecinueve Hurricane (de los Sqn. nº 32 y 615) y nueve Spitfire (del Sqn. nº. 610) que patrullaban a mayor altitud, al oeste de BOSOM. Los cazas defensores golpearon a los alemanes viniendo desde el brillante sol de la tarde; el OC del Sqn. nº. 32, el Sqn. Ldr. John "Baron" Worrall, dirigió a su unidad entre las filas dispersas de *Emil* hasta la ahora vulnerable formación de Stuka, más abajo. En el combate subsiguiente, que duró casi una hora, el Sqn. nº. 32 derribó dos Ju 87B e inutilizó a cuatro más, mientras que el jefe de la Escuadrilla "B", el Flt. Lt. Pete Brothers, se anotó también la destrucción de un Bf 109E del I./JG 51.

Esta ilustración, encargada especialmente a Iain Wyllie, muestra a Brothers acercándose a dos de los *Emil* defensores; el as del Sqn. nº 32 recuerda sin duda que llevaban el morro pintado de color amarillo (desde mediados de agosto, la *Jagdwaffe* aplicó de forma más general las marcas de identificación amarillas en el morro y la punta de las alas de sus aparatos). Tras una serie de cerrados virajes durante los cuales realmente estaba maniobrando *dentro* de un círculo de Bf 109E mientras llevaba a otro *Emil* pegado a su cola esperando la oportunidad de abatirle, Brothers logró finalmente librarse de su "sombra" y acercarse por detrás a uno de los cazas alemanes que había quedado apartado de su *Schwarm*. Apuntando con cuidado, Brothers disparó una serie de ráfagas cortas al *Emil*, que se incendió rápidamente y se estrelló en el Canal, a unos diecisiete kilómetros de la costa de Dover. Esta victoria fue el segundo derribo de un Bf 109E para Pete Brothers en dos días, y su cuarto en total. Al final de la Batalla de Inglaterra, había elevado su cuenta a 12 derribos.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yustas
Traducción: Rodolfo Muñoz
Título original: *Hurricanes to the Fore: The First Aces*
Autor: Tom Holmes

Publicado originalmente en Gran Bretaña en 1996 por Osprey, una colección de Reed Consumer Books Limited.

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-187-2
D.L.: M-34017-1999

ÍNDICE

EL PRIMER AS



El último de los tres Hurricane rebotó suavemente sobre la pista de hierba de Rouvres, el piloto cortó gases y rodó en dirección a su hangar. Mientras observaban la maniobra desde sus cabinas, otro trío de pilotos del Sqn. nº 73 se aprestaba a iniciar la siguiente patrulla sobre la frontera franco-alemana.

Pronto les llegó el rumor de que la sección que acababa de regresar había entablado combate con el enemigo, y con cierto éxito. Eso bastó para acelerar el pulso y hacer sudar las palmas de las manos de dos de los pilotos, que aún no se habían topado con la *Luftwaffe*. Sin embargo, y por suerte para ellos, su líder de sección ya había dejado su huella en el enemigo al destruir dos bombarderos Do 17 y un único Bf 109E en escaramuzas anteriores. A pesar de ser más joven que ellos, el Flg. Off. Edgar James "Cobber" Kain era el mejor piloto del escuadrón, y el que contaba con mayor experiencia en combate.

El neozelandés Kain estaba deseando saber si había más aviones alemanes en las cercanías del río Saar (a tan sólo unos 50 kilómetros de Rouvres), por lo que indicó a su mecánico de tierra que pusiera en marcha el carrillo de encendido conectado a su avión (probablemente el L1766). Al llegar la corriente eléctrica a su unidad de alimentación, el piloto giró los interruptores de la magneto principal y de la magneto de encendido y el Merlin II comenzó a girar, la hélice cobró vida y el motor se puso en marcha. Los otros dos Hurricane I repitieron todo este proceso, y en un minuto los tres cazas estaban en marcha. Tras una rápida confirmación por parte del líder de sección de que sus dos pilotos tenían todo correcto en sus aparatos, Kain hizo que retirasen los carrillos de encendido y los calzos y dirigió los tres aparatos fuera del hangar.

Realizaron el despegue sin problemas, y la Sección Verde de la Escuadrilla "B" efectuó la formación vic estándar para los cazas de la RAF, ascendiendo en dirección Este hacia la ciudad fronteriza alemana de Saarbrücken.

Cierto número de Hurricane I destinados al Sqn. nº 1 acabaron por pasar al Sqn. nº 73, cuando la primera unidad mencionada recibió a finales de 1939 aparatos más modernos dotados de hélices de paso variable (VP). El N2358 era uno de esos aviones, aunque, como muestra esta fotografía, ya contaba también con una hélice de Havilland VP. Este caza recibió el código 'Z' en el Sqn. nº 1 poco después de su llegada a Vassincourt en noviembre de 1939, tras un breve periodo de servicio con el Sqn. nº 43 en Acklington, y retuvo dicho código cuando fue traspasado al Sqn. nº 73 en Rouvres, a principios del nuevo año. Durante la breve temporada de uso del N2358 en esta última unidad, es probable que lo pilotara el Flg. Off. "Cobber" Kain en al menos dos o tres ocasiones. El caza, aparcado en la embarrada zona de dispersión del Sqn. nº 1 situada en el extremo del aeródromo de Vassincourt, está repostando del camión cisterna Albion de la unidad, dotado de tres bocas, mientras sus mecánicos arreglan el motor. El N2358 fue uno de los doce Hurricane retirados a toda prisa del frente, o de unidades de mantenimiento, y enviados a Glosters para su remodelación antes de embarcarlos hacia Finlandia a finales de febrero de 1940 para servir con la fuerza aérea finlandesa *(foto: Phil Jarrett)*.

Aquel martes por la tarde iban a patrullar a una altura de 20.000 pies, y la formación alcanzó el nivel unos ocho minutos después de salir de Rouvres.

Kain sabía exactamente dónde estaba la frontera alemana, pues se había ganado la reputación entre los pilotos de caza de la Fuerza Avanzada de Ataque Aéreo (AASF) de patrullar hasta muy dentro del territorio enemigo, como atestigua esta descripción de su compañero piloto de la AASF y futuro as del Hurricane, Paul Richey:

"Cobber" Kain era el piloto más temerario del 73. A menudo penetraba en Alemania al mando de una sección incluso más de 60 kilómetros, sin importarle el hecho de que fuese contra las órdenes recibidas el cruzar la frontera."

En esta ocasión, la Sección Verde apenas había traspasado la "Línea Sigfrido" cuando Kain avistó nueve Bf 109E del III./JG 53 'Pik As' volando en formación amplia de vic a 26.000 pies. A pesar de que les superaban en número, el piloto neozelandés hizo maniobrar hábilmente a su grupo para colocarse en una posición ventajosa, y entonces atacaron. Al principio, sólo dos cazas enemigos respondieron al ataque; el punto de mira de Kain abarcaba completamente la silueta gris verdosa del *Emil* de cabeza. Presionó el botón de disparo situado en la empuñadura de su palanca de control, a una distancia de menos de 250 metros y el Hurricane se convulsionó cuando las ocho ametralladoras Colt Browning de 9 milímetros escupieron sus mortíferas ráfagas. Los proyectiles trazadores surcaron el cielo y alcanzaron a su objetivo con consecuencias inmediatas.

El Bf 109E se precipitó envuelto en llamas y humo, y Kain buscó nuevos objetivos a su alrededor. El Flg. Off. J. G. "Tub" Perry (que moriría tres días después al ser derribado por un *Emil*) y el Sgt. T. B. G. "Titch" Pyne (caído el 14 de mayo de 1940, pues fue uno de los tres pilotos del Sqn. nº 73 que murieron en combate contra Bf 109E en aquella fecha) siguieron a su líder en la refriega y también escogieron sus objetivos en esta primera pasada, a medida que más cazas enemigos acudían al combate. Ambos pilotos gastaron rápidamente toda su munición a causa de la excitación de su



El Plt. Off. "Cobber" Kain se apoya en PADDY III, aparato que pilotó durante el otoño y el invierno de 1939/40. Aunque sólo tenía 21 años cuando se tomó esta foto, en octubre de 1939, las hazañas de Kain a los mandos del Hurricane antes de la guerra ya le habían dado la reputación de ser el piloto más dotado del Sqn. nº 73 ***(foto: Andy Thomas).***

De pie en su cabina, el Sgt. T. B. G. "Titch" Payne observa a los dos armeros que cargan una cinta de munición de 9 mm en el cargador del ala derecha de su avión. El rearme de un Hurricane era una operación que generalmente requería dos hombres y tardaba unos 30 minutos ***(foto: Mark Shepard).***



primer combate; posteriormente, a Perry se le concedió un Bf 109E derribado, mientras que en el caso de Pyne se calificó sólo como probable.

De repente y para la desesperación de Kain, un segundo *schwarm* (formado por cuatro aviones) de *Emil* del "Pik As" entró en el combate desde una altitud mayor; Kain pensaba que la pelea había terminado. Como era el único piloto que conservaba algo de munición, rápidamente se pegó a uno de los Bf 109E que les rebasaron y le disparó una ráfaga. Al verse sorprendido por esta segunda formación enemiga, no se encontraba en la mejor posición desde el punto de vista táctico para enfrentarse a estos "recién llegados". Mientras intentaba maniobrar "contra el sol" alejándose de los Messerschmitt, le volaron limpiamente la cúpula de su Hurricane mediante una ráfaga bien dirigida de fuego de cañón.

Feldwebel Weigelt volaba hacia la parte trasera del segundo *schwarm*, y comenzó a perseguir al solitario Hurricane mientras su piloto intentaba lograr un mejor ángulo de disparo sobre los Bf 109E que tenía delante. Disparó varias ráfagas más al maltrecho caza de Kain, que se incendió cuando las trazadoras prendieron fuego al combustible que escapaba del depósito de reserva o de gravedad, situado delante de la cabina. El piloto alemán pudo ver cómo su contrario de la RAF se encogía dentro de la cabina ya totalmente al aire, envuelta en llamas. Medio aturdido, Kain intentaba encontrar a tientas a su izquierda la llave del combustible, para cerrarla e intentar detener el fuego.

Pero entonces Weigelt acertó al Hurricane con una tercera ráfaga, e hirió con al menos 21 esquirlas de metralla la pantorrilla izquierda de Kain. Al darse cuenta de que estaba todo perdido, y con intensos dolores de las heridas de metralla y de las quemaduras de su mano derecha, el piloto neozelandés desabrochó cuidadosamente sus correas, puso a su Hurricane en llamas en vuelo invertido y cayó alejándose del destrozado aparato. Tiró rápidamente del cordón de su paracaídas mientras entraba en una nube, antes de desmayarse por agotamiento físico. Kain volvió en sí poco después, ya inmerso en la nube, y aterrizó en un prado cerca del pequeño pueblo fronterizo francés de Ritzing… ¡A menos de un kilómetro de Alemania!

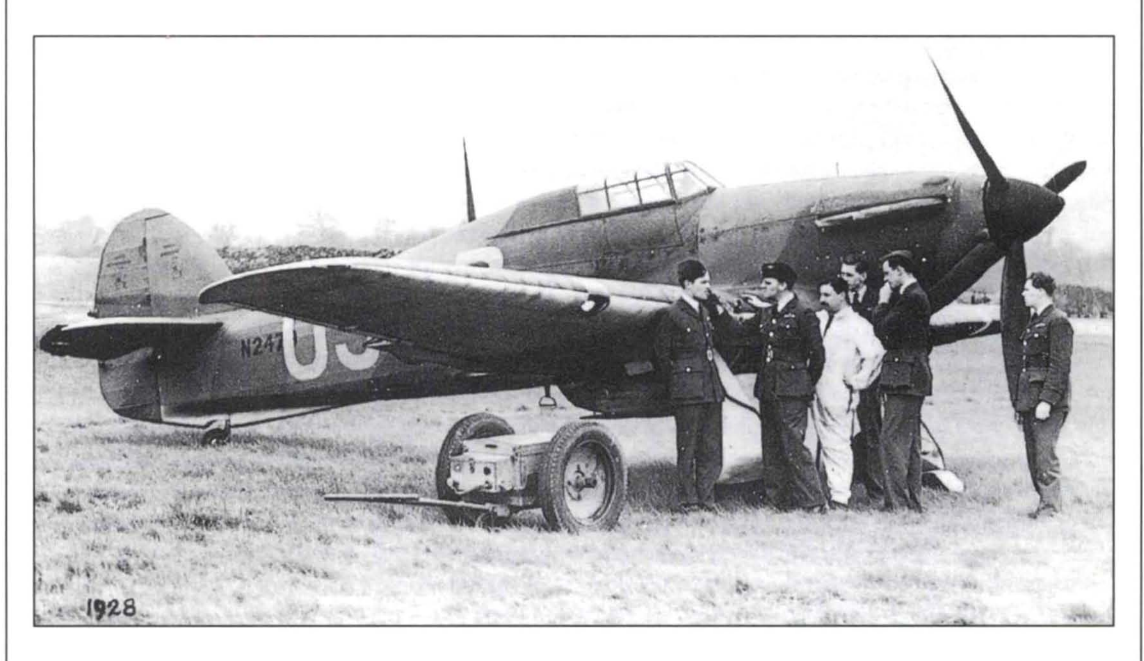
Sus dos colegas regresaron a Rouvres sin daños, e informaron rápidamente del incidente al ayudante del Sqn. nº 73, el Plt. Off. "Henry" Hall. Enviaron un grupo de búsqueda para rescatar a "Cobber" Kain, que fue localizado de inmediato y devuelto a su unidad en un automóvil oficial del Ejército francés. Dio parte de lo sucedido postrado en cama, y se anotaron oficialmente sus dos derribos de Bf 109E. Los archivos de la *Luftwaffe* tras la guerra indican que aquel 26 de marzo de 1940 se produjeron los aterrizajes forzosos de tres Bf 109E en el aeródromo de Trier, a resultas de esta acción.

Como primer as de la RAF en la II Guerra Mundial, aquel neozelandés de 21 años, alto y siempre enfadado, celebró su categoría de as al auténtico estilo de la fuerza aérea: ¡Horizontalmente en una camilla, en el barracón de suboficiales!



Los dos primeros ases del Mando de Caza durante la II Guerra Mundial surgieron del Sqn. nº 73, los Flg. Off. Newell "Fanny" Orton (izquierda) y Edgar James "Cobber" Kain (derecha). Este último alcanzó la categoría de as tras derribar a dos Bf 109E el 26 de marzo de 1940, mientras que Orton superó la cifra mágica de cinco derribos el 21 de abril. Ambos serían condecorados también con las primeras Cruces de Vuelo Distinguido (DFC) otorgadas a pilotos del Sqn. nº 73; Kain recibió la suya el 14 de enero, y Orton el 3 de mayo. Podemos ver claramente la característica banda púrpura y blanca de la DFC justo debajo de las alas de Kain. El bulto en el bolsillo derecho de la guerrera de Orton denota la presencia de su revólver de reglamento, que siempre llevaba consigo en combate. Puede verse el cordón de retención de dicha arma alrededor de su cuello, que llega hasta el bolsillo. Esta fotografía fue tomada en Rouvres en la primera semana de mayo de 1940 *(foto: Jerry Scutts).*

LA GUERRA FALSA



El Hawker Hurricane no tuvo un buen comienzo en la II Guerra Mundial, gracias principalmente a su camarada de armas, el Vickers-Supermarine Spitfire. Gran Bretaña llevaba menos de 72 horas en guerra con Alemania cuando las baterías de proyectores de exploración situadas en la costa de Essex informaron al Control de Operaciones de su sector local, en la base de la RAF en North Weald, que habían escuchado ruido de motores de avión sobre ellos, o cerca de ellos, hacia las 06.15 horas; no pudieron efectuar la identificación visual a causa de la bruma costera y de las espesas nubes. En efecto, la *Luftwaffe* había enviado una fuerza de seis He 111H del I./KG 26 para realizar su primer reconocimiento armado del estuario del Támesis, pero regresaron a su base con las bombas a causa de la climatología adversa.

Sigue siendo una incógnita si estos aviones llegaron a ser detectados por el sistema de la RAF denominado Cadena Nacional de Localización Radiodireccional (RDF, abreviado más adelante como Radar); pero ante la certeza de los informes recibidos de las baterías de focos de vigilancia, dos escuadrillas de Hurricane del Sqn. nº 56 partieron inmediatamente de la base de North Weald (12 aparatos en total)... aunque sólo se había ordenado despegar a una de las dos escuadrillas. Estos aviones recibieron la orden de patrullar entre Harwich y Colchester, pero cuando se aproximaron a la costa se ordenó a la Escuadrilla "B" que se mantuviese más al sur, sobre el propio Essex. También habían despegado otros dos pilotos del Sqn. nº 56 con aviones de reserva, minutos después de la salida de su unidad; los Plt. Off. M. L. Hulton-Harrop y F. C. Rose salieron en busca de sus compañeros de escuadrón, a pesar de que se les había ordenado que patrullasen sobre North Weald. Pronto se vería que esta salida tardía fue su perdición.

Un grupo de pilotos del Sqn. nº 56 reunidos junto al aparato Hawker Mk I N2479 en North Weald, en marzo de 1940. Al menos dos de los hombres de esta imagen llegarían a alcanzar la categoría de ases pilotando el Hurricane. El piloto situado en el extremo izquierdo es el Flg. Off. "Gus" Holden (7 derribos, 1 compartido y 1 compartido probable y 3 dañados), que estuvo en el Sqn. nº 56 desde abril de 1937, pero no entró en combate hasta ser destinado a Francia con el Sqn. nº 501 en mayo de 1940. El segundo as es el Flt. Sgt. "Taffy" Higginson (12 derribos, 1 probable y 2 dañados), que aparece aquí vistiendo un mono de vuelo blanco de antes de la guerra. También él se unió al Sqn. nº 56 en 1937, pero al contrario que Holden, permaneció en esta unidad hasta mediados de 1943. Aunque fue entregado de fábrica al Sqn. nº 56 en marzo de 1940, el N2479 sólo permaneció en North Weald hasta el 13 de mayo, cuando desapareció del frente antes de aparecer con el Sqn. nº 213 en Exeter el 17 de agosto de 1940. Su estancia en esta última unidad también fue breve, pues este caza se destinó a la OTU nº 6 ocho días después. El N2479 se reconvirtió en un Mk IIA en 1941 y paso a llevar el número de serie BV168, para ser enviado al Sqn. nº 208 en el norte de África *(foto: Phil Jarrett).*

La estación de RDF en Canewdon, en la costa de Essex, detectó la señal de los Hurricane que habían despegado, y a causa de un fallo de recepción e interpretación que alteró las gráficas de rumbos, parecía que el Sqn. nº 56 volaba en dirección Oeste hacia el estuario del Támesis, y no en dirección Este hacia el mar como realmente ocurría. Y lo que es peor, los dos Hurricane que salieron tras ellos tomaron el aspecto en las pantallas de ser la fuerza de interceptación enviada tras los primeros.

Debido a estos falsos contactos, el controlador de sector de North Weald se vio de repente ante un "ataque enemigo" de mucha mayor envergadura de lo inicialmente previsto. Actuó de inmediato, ordenando la puesta en marcha de un escuadrón completo, el Sqn. nº 151 de North Weald, a cuyos 12 Hurricane se unieron las dos escuadrillas de Spitfire del Sqn. nº 74 y escuadrillas individuales de los Sqn. nºs 54 y 65; estas tres últimas unidades tenían su base en Hornchurch.

Un futuro as, el Sqn. Ldr. E. M. "Teddy" Donaldson (5 derribos y 1 compartido, 3 derribos sin confirmar y 1 dañado) comandaba el Sqn. nº 151 en aquella desdichada mañana, y describió lo sucedido en la obra *The Blitz – Then and Now* (After the Battle Publications, 1987):

"Cuando despegamos el 6 de septiembre se nos ordenó ascender hacia el Este, de frente a la salida del sol, para interceptar al enemigo que venía por el Támesis. Yo era el líder. Divisé un numeroso grupo de aviones que venía hacia nosotros, pero era difícil identificarlos, por lo que hice la advertencia por radio, 'Bandidos delante, a las 12 en punto. Creo que son de los nuestros. No disparéis sin tenerlos perfectamente identificados'."

Pero mientras Donaldson efectuaba este aviso, en la Escuadrilla 'A' del Sqn. nº 74 dieron la orden de "Tally-Ho" (a por ellos), al divisar a la formación en "vic" abierto de los Hurricane de North Weald entre Gravesend e Ipswich; supusieron que se trataba del enemigo por la dirección en que volaban, su formación abierta en vic y el gran número de aparatos. Sin embargo, les fue imposible identificarlos perfectamente por el ángulo del sol; ni siquiera pudieron ver si eran aviones monomotores o bimotores. Además, la Escuadrilla "A" avistó también a los dos Hurricane del Sqn. nº 56 que volaban más atrás y a menor altitud; como pudieron ver sin duda que se trataba de aparatos monomotores, los pilotos de los Spitfire estaban seguros de que era un par de Bf 109 de escolta. De inmediato, una sección de tres aviones se separó para combatir al "enemigo", tal y como explicó Donaldson:

"Vi que dos de los Spitfire se situaban a cola de dos de los Hurricane y abrían fuego. Les grité por el radiotransmisor '¡No les ataquéis, son de los nuestros!'. A continuación se produjo una frenética persecución, pero ninguno de los aparatos del ala de North Weald disparó, aunque todo el mundo maniobraba de forma nerviosa. Los Hurricane a los que habían disparado se separaron. A Hulton-Harrop debieron alcanzarle con fuego de ametralladora, porque su avión no presentaba daños importantes. Descendió planeando en un viraje a izquierdas, hasta chocar contra el suelo de forma bastante suave al parecer.

Conseguí reordenar nuestra formación y aterrizamos en North Weald, furiosos por la terrible equivocación de nuestros controladores al dirigir irresponsablemente un ala contra otra, con el armamento a punto y con los pilotos prestos al combate."

Al darse cuenta de lo sucedido, los Spitfire se separaron de la numerosa fuerza de Hurricane y regresaron de inmediato a Hornchurch. Sin embargo, el daño ya estaba hecho: el Plt. Off. Hulton-Harrop había sido herido

mortalmente por una ráfaga bien dirigida de uno de los tres Spitfire que le atacaron. Su agujereado Hurricane (L1985) se estrelló en Manor Farm, en Suffolk, mientras que el Plt. Off. Rose logró efectuar un aterrizaje forzoso con el segundo aparato (L1980) en un campo de remolacha cerca de Wherstead, también en Suffolk. El sistema de refrigeración del avión había recibido tres impactos, pero su piloto logró salir indemne del ataque. Este Hurricane fue reparado rápidamente, aunque se perdería el 10 de junio de 1940 en el hundimiento del HMS *Glorious*, en el Sqn. nº 46 en el transcurso de la desdichada campaña en Noruega.

La errónea señalización de la estación de RDF de Canewdon no se detectó hasta que los distintos escuadrones hubieron regresado a sus bases, al gastar casi todo el combustible. Las repercusiones de aquella desastrosa mañana, que pasó a denominarse la "Batalla de Barking Creek", se dejaron sentir casi de inmediato. El Oficial al mando del Grupo nº 11, el AVM Keith Park, destituyó al controlador del sector, el Grp. Capt. D. F. Lucking, y los dos pilotos de Spitfire responsables del derribo de los dos Hurricane (fueron el Flg. Off. V. Byrne y el Plt. Off. J. Freeborn quienes dispararon sus armas) respondieron ante una corte marcial. Pero una vez que se aclararon todas las circunstancias, Lucking recibió una amonestación leve y prosiguió su carrera de ascensos durante el resto de la guerra, mientras que los dos pilotos fueron exonerados y volvieron a pilotar en primera línea de combate.

Aquella mañana del 6 de septiembre de 1939 habían quedado al descubierto todos los fallos en las tácticas de combate, sistema de control y radar del Mando de Caza, así como en la elaboración de informes y trazado de rumbos del Cuerpo de Observadores, con resultados trágicos. La RAF reaccionó rápidamente para reducir el riesgo de nuevos combates fratricidas, implantando nuevos reglamentos de trazado de rumbos y mejores métodos de comunicación y de reconocimiento de aviones.

Se puede concluir que la muerte del Plt. Off., de 26 años, Montagu Leslie Hulton-Harrop no fue totalmente en vano, si tenemos en cuenta que, desde aquel suceso, las bajas directamente atribuidas a "fuego amigo" fueron muy escasas y poco frecuentes en la "Esquina del Fuego del Infierno", que es como llegó a denominarse la zona del sudeste de Inglaterra durante el verano de 1940.

COMIENZOS TENTATIVOS

Dos días después de que el Mando de Caza hubiese sufrido su primera baja de la II Guerra Mundial, el Hurricane tuvo oportunidad por fin de disparar sus armas, si bien el objetivo en aquella ocasión también era "de los nuestros" – un globo cautivo que se había soltado de sus anclajes sobre el puerto de Portsmouth y que flotaba sin control hacia Farnborough en el interior. Se pensó que el cable de acero de anclaje del globo podía ser un riesgo para las personas y las propiedades, motivo por el cual despegó de la base de RAF Tangmere un Hurricane del Sqn. nº 43; su piloto, el Flg. Off. irlandés J. I. "Killy" Kilmartin (que sobrevivió a la guerra con unas anotaciones finales de 12 o 13 derribos, 2 derribos compartidos y 1 dañado, todo ello pilotando Hurricane), despachó de inmediato el globo disparándole 1.200 proyectiles.

Hasta el 21 de octubre, el humilde globo cautivo resultó ser el único rival aéreo del Hurricane; los Sqn. nº 32 y 79 se unieron al Sqn. nº 43 en la misión de derribar más de una docena de globos erráticos. El récord para un solo día le correspondió a la primera unidad de Hurricane de la RAF,



El primer "derribo" del Flg. Off. "Killy" Kilmartin durante la II Guerra Mundial fue un globo cautivo errático que se había soltado de sus anclajes sobre el puerto de Portsmouth, el 8 de septiembre de 1939. Por aquel entonces era piloto del Sqn. nº 43, unidad a la que se unió tras completar su periodo de formación de vuelo a finales de 1937. En noviembre de 1939, Kilmartin obtuvo un "puesto envidiable" en el Sqn. nº 1 en Francia, y a las pocas semanas de su llegada allí logró el derribo compartido de un Do 17P. Se anotó otros dos derribos durante la "Guerra Falsa", antes de anotarse 9 derribos y 1 compartido en la primera semana de la *Blitzkrieg*. Tras su regreso de Francia a finales de mayo, Kilmartin fue destinado a la OTU nº 5 como instructor de pilotos de caza, y el 4 de septiembre se unió al Sqn. nº 43 en Tangmere, metido de lleno en combate, como jefe de escuadrilla. De inmediato sumó otros dos derribos a su cuenta, pero la unidad fue enviada al norte con el Grupo nº 13 sólo cuatro días después, tras haber perdido dos CO y dos jefes de escuadrilla en apenas una semana. Aunque ascendió hasta jefe de ala al final de la guerra, y voló en gran número de misiones sobre Europa entre 1941 y 1945, Kilmartin no logró añadir ningún otro derribo a su cuenta de 1940: 12 o 13 derribos, 2 derribos compartidos y 1 dañado *(foto: Norman Franks)*.

el Sqn. nº 111; sus pilotos, partiendo de la base de Northolt, ¡derribaron 11 globos el 4 de octubre!

En los días anteriores al "bautismo de fuego" del Hurricane contra la *Luftwaffe*, en octubre de 1939, los Spitfire de los Sqn. nos 602 y 603 lograron las primeras victorias para el Mando de Caza sobre el estuario del Forth (Firth of Forth), el día 16 de aquel mes. También fueron Spitfire, del Sqn. nº 41, los aparatos que combatieron poco después en Scapa Flow, y un trío de Gladiator del Sqn. nº 607, cerca de Northumberland, 24 horas después. El turno del Hurricane llegó por fin el día 21: la Escuadrilla "A" del Sqn. nº 46, enviada a patrullar el Wash desde su base avanzada de North Coates en la costa de Lincolnshire, dirigida por radar, se topó con una formación de nueve hidroaviones He 115B del 1./KüFlGr 906, que buscaban barcos mercantes en el Mar del Norte.

Los Heinkel ya se habían enfrentado antes a dos Spitfire de una patrulla del Sqn. nº 72, cuyos pilotos lograron infligirles daños considerables antes de quedarse sin munición. Los seis Hurricane cayeron sobre los He 115 en su huida; habían roto la formación y volaban casi a ras del agua para intentar evitar su interceptación. Derribaron rápidamente a cuatro de ellos (según confirman los archivos de la *Luftwaffe*), aunque tras volver a su base, los pilotos del Sqn. nº 46 se anotaron cinco derribos. El Sqn. nº 72 se anotó otras dos victorias. Uno de los pilotos victoriosos del Sqn. nº 46 aquel 21 de octubre fue el Plt. Off. P. W. "Pip" Lefevre, que llegaría a anotarse 5 derribos y 5 derribos compartidos, 1 compartido probable y 1 dañado. Murió en acción el 6 de febrero de 1944 a los mandos de un Typhoon 1B, cuando comandaba el Sqn. nº 266.

Con la declaración de guerra del 3 de septiembre, se invocó un antiguo acuerdo entre Gran Bretaña y Francia por el cual la primera nación enviaría de inmediato numerosos efectivos al continente. Denominada Fuerza Expedicionaria Británica (BEF), dicho contingente estaba formado por dos elementos muy diferentes en lo que respecta a la RAF. El primero de ellos era la Fuerza Avanzada de Ataque Aéreo (AASF), compuesta por bombarderos medios Fairey Battle III del Grupo nº 1 del Mando de Bombarderos y, posteriormente, por aparatos Blenheim IV del Grupo nº 2. La misión principal de estos escuadrones eran las tareas de bombardeo estratégico, e inicialmente no contaron con cobertura específica por parte del Mando de Caza; era la *Armée de l'Air* francesa la encargada de proteger las unidades de la AASF.

El segundo elemento, que operaría en estrecha cooperación con las fuerzas terrestres de la BEF, estaba formado por la totalidad del Grupo nº 22 (Cooperación con el Ejército), junto con cuatro escuadrones de Hurricane I y dos unidades de Blenheim I anteriormente pertenecientes al Grupo nº 1. para dar énfasis a sus misiones de apoyo cercano, la mayor parte de los escuadrones del Grupo nº 22 estaban equipados con Lysander II.

Las cuatro unidades de Hurricane que cruzaron el Canal fueron los Sqn. nº 1, 73, 85 y 87, y tras su llegada entre los días 9 y 15 de septiembre, pasaron a formar parte del Ala de Caza nº 60. Entre los primeros pilotos en desplazarse al continente el 9 de septiembre se encontraba el Flg. Off. Paul Richey, quien describió los preparativos para el desplazamiento del Sqn. nº 1 en su autobiografía *Fighter Pilot*:

"La primera semana de la guerra en Tangmere fue tensa. No hubo más noticias sobre nuestra inminente salida hacia Francia, y pasábamos el tiempo junto a nuestros Hurricane, haciendo despegues de emergencia en cuanto sonaba la alarma. Esperábamos que nos bombardearan en cualquier



momento, pero no apareció ningún bombardero y la tensión dejó paso a una sensación de irrealidad. Era difícil hacerse a la idea de que realmente estábamos en guerra, y que en la frontera polaca los hombres morían a miles mientras que aquí todo estaba tranquilo. El sol brillaba como siempre, veíamos los mismos campos, los bosques y los caminos rurales. Pero nos embargaba una sensación de melancolía causada por un hecho cierto: estábamos en guerra. Por fin, el 7 de septiembre, nos enviaron a Francia.

Despegamos en secciones de tres que, tras un breve calentamiento por separado, se unían en escuadrillas de seis formadas por secciones, para luego ir en formación en ala. Descendimos hasta Beachy Head para dar un último vistazo a los acantilados de Inglaterra, y nos dispusimos a cruzar el mar. En ese momento sonó la voz de Peter Townsend por el radiotransmisor, desde Tangmere: "Adiós, el Sqn. nº 43 os desea buena suerte".

No había ni una nube en el cielo, apenas un soplo de aire sobre el mar, y el calor en las cabinas era casi insoportable, dado que llevábamos puesto todo nuestro equipo: el uniforme completo, el mono, el equipo de red, revólver, la máscara de gas colgando y Mae West. Sólo la ausencia casi total de barcos en el Canal nos indicaba que debía haber una guerra en alguna parte. A los 30 minutos, Dieppe apareció entre la reverberación del calor y viramos para descender por la costa hasta El Havre.

Nuestro aeródromo en El Havre estaba situado al noreste de la ciudad, al borde de unos acantilados de más de 100 metros. Era nuevo y espacioso, con un hangar sin terminar en un lado. En el otro lado, rodeado de árboles, había un largo edificio de poca altura, que resultó ser un convento donde estaríamos acuartelados. El escuadrón fue acercándose, se dividió en escuadrillas de seis, luego en secciones de tres y, tras saludar adecuadamente a la ciudad, fuimos aterrizando individualmente. Llevamos nuestros aviones hasta el lugar donde nuestras tropas nos dieron la bienvenida: el Sqn. nº 1 había llegado a Francia, y era el primer escuadrón británico de cazas que lo hacía."

Los cazas fueron las primeras unidades del componente aéreo que se enviaron a Francia con el fin de cubrir el desembarco de las tropas terrestres y de sus equipos. Una vez situada la BEF sin contratiempos en el continente, los cuatro escuadrones del Ala de Caza nº 60 iniciaron sus misiones asignadas de escolta dentro del componente aéreo. Sin embargo, tras una serie de bajas sufridas a finales de septiembre, en el curso de algunas misiones de reconocimiento armado sobre Alemania, los principales jefes de

El L1679 del Sqn. nº 1 fue el aparato que usó habitualmente el Flg. Off. Paul Richey durante gran parte de la "Guerra Falsa", aunque no fue uno de los 16 Hurricane originales que la unidad trasladó de Tangmere a Octeville en la mañana del 7 de septiembre de 1939. Sin embargo, este Hurricane de alas enteladas y hélice bipala formó parte de la primera remesa de 14 Mk I entregados directamente de la factoría de Hawker en Kingston al Sqn. nº 1 en Tangmere, en octubre de 1938. Se desconoce la fecha exacta de su traslado al continente, pero Richey utilizó este avión para anotarse un tercio del derribo de un Do 17Z del 7./KG 3 en el primer día de la *Blitzkrieg*, seguido de una victoria sin confirmar contra un segundo bombardero Dornier (un Do 17P del 3.(F)/10) al día siguiente. Sin embargo, al finalizar este último combate se vio obligado a refugiarse en el aeródromo francés bombardeado de Mezières por falta de combustible, y mientras rodaba tras el aterrizaje no logró evitar un cráter y clavó en el suelo el ala izquierda del L1679. Richey abandonó allí el avión y regresó a su unidad. Tres días después se envió a Mezières un grupo de grúas del Sqn. nº 1 para izar y reparar el avión. Pero a los pocos minutos de su llegada el aeródromo fue bombardeado, y el Hurricane (junto con los 15 Potez Po 63 franceses estacionados en aquella base) fue atacado a conciencia durante dos horas y media por los "depredadores" Do 17. Paul Richey describió en *Fighter Pilot* cómo se sintió al conocer la noticia: "Al pobre y viejo 'G' le cosieron a balazos. Sólo espero que ardiese antes de que los *hunos* le pusiesen sus sucias manos encima" *(foto: Norman Franks).*



El Flg. Off. Richey calienta el motor del L1679 en Vassincourt, en octubre de 1939, antes de partir para una prueba del armamento sobre la Línea Maginot. Se ocupan de los calzos el mecánico y su ayudante (obsérvense las cuerdas que cada uno sujeta en las manos, unidas a cada calzo). Clavado en la tierra, bajo el ala izquierda del aparato, puede verse la "palanca de la suerte al disparar", por entonces nueva, del piloto. Antes de abandonar Francia en junio del año siguiente, Richey llegaría a grabar nueve muescas en esa palanca *(foto: Norman Franks).*

El resplandeciente Plt. Off. P. W. O. "Boy" Mould, del Sqn. nº 1, se anotó el primer derribo de la RAF en Francia desde 1918, cuando abatió un Do 17P del 2.(F)/123 el 30 de octubre de 1939. Mould fue condecorado con la DFC por este temprano éxito; al final de la *Blitzkrieg*, Mould alcanzaría un total de 7 derribos y 1 compartido, 1 derribo sin confirmar y 3 dañados *(foto: Norman Franks).*



la fuerza aérea en la BEF decidieron que los bombarderos medios de la AASF no podían operar sin contar con escolta de cazas de la RAF sobre territorio enemigo, pues la prometida escolta de cazas franceses no cumplió como se esperaba.

En consecuencia, el 10 de octubre se transfirieron los Sqn. nºs 1 y 73 del componente aéreo a la AASF, para formar el Ala de Caza nº 67. Fue una agradable noticia para los pilotos de ambas unidades, pues todo lo que habían hecho hasta entonces en la guerra era patrullar convoyes entre largos periodos de lluvias. El Sqn. nº 1 se desplazó hasta Vassincourt, a unos 80 kilómetros al este de Reims, mientras que el Sqn. nº 73 fue a Rouvres, que estaba aún más cerca de la frontera alemana.

Casi de inmediato, las cosas se pusieron al rojo vivo para ambos escuadrones, aunque sus primeros episodios de combate consistieron en evitar a los excesivamente entusiastas pilotos de caza franceses quienes, en diversas ocasiones, intentaron derribar a las patrullas de Hurricane. Así lo recuerda Paul Richey:

"Descendía en picado a 10.000 pies cuando divisé lo que creí eran seis Hurricane a unos ocho kilómetros hacia mi derecha, volando en la misma dirección. Me dirigí hacia ellos para echar un vistazo, y cometí el error de aproximarme al mismo nivel que ellos, pensando que eran aviones amigos.

Pronto me di cuenta de que aquellos aviones no eran Hurricane. Me pareció difícil que se tratase de Messerschmitt, tan al interior de Francia. Mientras les estudiaba, el avión número dos me vio, agitó sus alas junto a su líder y picó hacia mí. Luego ascendió, y entonces pude ver la tricolor en su cola. Se trataba de un caza Morane francés. Abrió fuego, disparándome con ángulo mientras ascendía. Un segundo Morane me atacó también.

Para entonces, yo ya había efectuado un viraje cerrado a izquierdas en dirección al primer francés, y pasé sobre él. Luego piqué en un viraje a derechas, hice un Immelmann a mi izquierda que me llevó sobre una pequeña nube, me quedé sobre mi cola y entré en pérdida para, a continuación, picar en una espiral vertical a izquierdas a pleno gas. Uno de los Morane se puso a mi cola, pero creo que estaba fuera de su radio de alcance eficaz, y sabiendo que el Hurricane era menos maniobrable pero más rápido que el Morane, enderecé a 200 pies del suelo y mantuve un rumbo recto a todo gas. Me había conseguido librar de ambas ranas, pero me había perdido."

El 30 de octubre, la fuerza de caza de la RAF entró por fin en acción sobre Francia, cuando el Plt. Off. P. W. O. "Boy" Mould, del Sqn. nº 1, derribó un Do 17P del 2.(F)/123 que había sido enviado para fotografiar diversos aeródromos franceses cercanos a la frontera alemana. El bombardero fue visto en primer lugar sobre Vassincourt, a 20.000 pies; fueron pilotos del Sqn. nº 1 quienes lo avistaron, y dos de ellos (Paul Richey y el futuro as del Hurricane, con 10 derribos en su haber, el Sgt. F. J. Soper) salieron rápidamente tras él, pero perdieron al Dornier a gran altitud entre las nubes.

Mientras tanto, ya en Vassincourt, "Boy" Mould acababa de regresar de una patrulla matutina cuando el mismo Do 17P apareció de nuevo sobre el aeródromo. Conforme al procedimiento operativo estándar de la RAF,

el personal de tierra de Mould se había ocupado de repostar su Hurricane (L1842) tan pronto como el piloto había abandonado la cabina, por lo que Mould pudo subirse de nuevo y despegar de inmediato sin tener que esperar instrucciones.

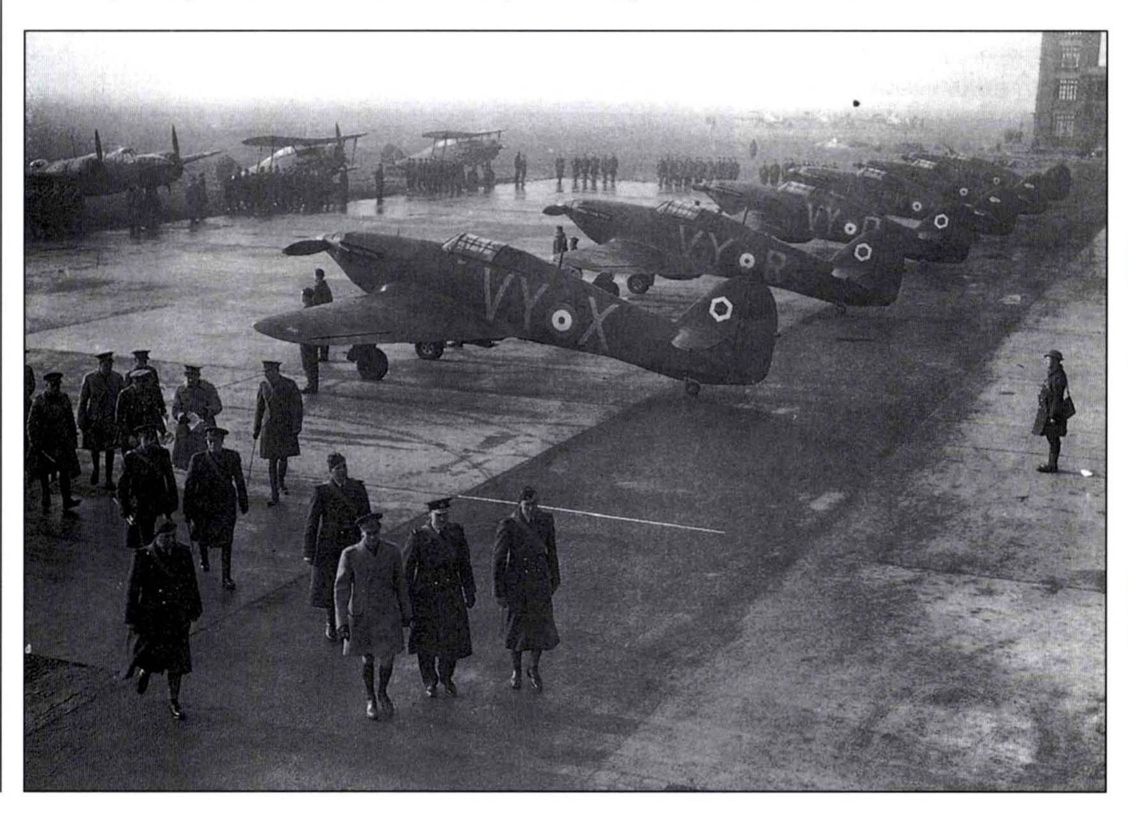
Gracias a la "potencia de combate" adicional, Mould ascendió vertiginosamente, pero en principio perdió de vista al escurridizo Dornier. Sin embargo, logró divisarlo de nuevo a 18.000 pies, se acercó y disparó una larga ráfaga al bombardero desde atrás. El Do 17 se incendió rápidamente y cayó en espiral contra la campiña francesa, a unos 15 kilómetros al oeste de Toul.

La prensa británica se hizo amplio eco de este primer éxito en Francia. "Boy" Mould fue condecorado con la DFC, y más tarde alcanzaría la categoría de as durante la *Blitzkrieg* de mayo de 1940. En la primavera de 1941 fue enviado a Malta para volar en primer lugar con el Sqn. nº 261, y posteriormente tomar el mando del recién formado Sqn. nº 185. Logró más victorias sobre la sitiada isla antes de desaparecer en combate, el 1 de octubre de 1941.

Las unidades de caza del componente aéreo también iniciaron sus anotaciones contra la *Luftwaffe* sobre aquellas fechas; se trataba de aviones de reconocimiento, que se aventuraban más a menudo sobre Francia. El Sqn. nº 87 fue el primero en tener éxito, el 2 de noviembre, cuando el Flt. Lt. R. Voase-Jeff (con el aparato L1614) derribó un He 111H-2 del 2.(F)/122 tras una persecución que duró 20 minutos. Robert Voase-Jeff lograría otras tres victorias en Francia antes de morir el 11 de agosto de 1940.

Menos de una hora después se producía otro combate con un segundo Heinkel de la misma unidad; esta vez fueron los Plt. Off. D. W. David (15 derribos y 2 compartidos, 5 derribos sin confirmar y 4 dañados) y C. C. D.

Tras tres días de muy mala climatología, el martes 6 de diciembre de 1939 amaneció nublado pero seco en el norte de Francia, lo que permitió a Su Majestad el Rey Jorge VI (que aparece aquí con una gabardina de color claro), el Duque de Gloucester y el Comandante en Jefe de la BEF, Vizconde Lord Gort, llevar a cabo la inspección prevista del Componente del Aire en Lille/Seclin. Como muestra esta vista panorámica, habían aparcado ordenadamente seis inmaculados Hurricane de los Sqn. locales, nºs 85 y 87, a la vista de la torre de control del aeródromo. Frente a ellos se situaron los Gladiator del Sqn. nºs 615 y los Blenheim IV de los Sqn. nº 53 y 59. Aunque los cazas Hawker tienen sus números de serie tapados con pintura, el archivo del escuadrón indica que el segundo Hurricane en esta fila era el aparato usado por el futuro as del Sqn. nº 85, el Flt. Lt. "Dickie" Lee, mientras que el avión del Sqn. nº 87 aparcado en el extremo más alejado de la cámara era el aparato habitual del Plt. Off. Dennis David (L1630). Tras conversar con varios de los pilotos, Su Majestad inspeccionó la sala de operaciones de Lille/Seclin, donde presenció una genuina salida de emergencia de la sección *(foto: Phil Jarrett).*



Mackworth, también del Sqn. nº 87. Pero en esta ocasión, la eficaz defensa de los artilleros traseros del He 111 hizo que Mackworth tuviese que efectuar un aterrizaje forzoso en Seclin con las conducciones de combustible y aceite destrozadas, y también el avión de David presentaba daños superficiales. El Heinkel volvió a su base de Münster-Handorf con daños muy leves.

El Sqn. nº 85 obtuvo su primera victoria más adelante en aquel mismo mes, cuando el futuro as, el Flt. Lt. R. H. A. "Dickie" Lee derribó un He 111 del *Stab.*/KG 4 sobre el Canal, cerca del Cabo Griz Nez, el 21 de noviembre; este piloto se anotó al menos nueve derribos antes de desaparecer en combate el 18 de agosto de 1940. Horas antes, aquel mismo día, el Sqn. nº 79 con base en Biggin Hill registró también su primer derribo cuando salieron dos Hurricane a patrullar sobre Hawkinge. Rápidamente se encontraron con un Do 17P del 3.(F)/122, y el Flg. Off. J. W. E. Davies y el Flt. Sgt. F. S. Brown compartieron el derribo. El primero de ambos pilotos llegaría a anotarse 6 derribos y 2 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar y 1 dañado antes de caer víctima de los Bf 109E sobre el Canal, el 27 de junio de 1940.



Mientras los cuatro escuadrones de Hurricane de la BEF y de la AASF se enfrentaban esporádicamente a bombarderos de reconocimiento de la *Luftwaffe* sobre Francia, las unidades de caza del Grupo nº 11 se limitaban generalmente a realizar patrullas estacionarias, o practicaban misiones de interceptación, junto con las estaciones costeras de radar, contra aviones Blenheim y Battle que simulaban el enemigo. Esta fotografía de los Hurricane del Sqn. nº 79 en formación en línea cerca de la base de la unidad en Biggin Hill fue tomada por el *Kent Messenger* durante las últimas maniobras de la RAF en tiempos de paz, celebradas en agosto de 1939. Tres meses después, el 21 de noviembre, el Sqn. nº 79 se anotó su primer derribo de los más de 1.600 que lograron las unidades acantonadas en Biggin Hill durante la II Guerra Mundial.

Todas estas escaramuzas resultaron ser un modo ideal de que los pilotos de la RAF "calentasen motores" antes de las acciones que se avecinaban. Precisamente cuando se estabilizó el número de aviones de la *Luftwaffe* derribados por las unidades de Hurricane con base en Francia, las fuerzas del Mando de Caza comenzaron a luchar contra las patrullas armadas de reconocimiento que intentaban bombardear a los convoyes aliados en el Mar del Norte. Algunos de los escuadrones de Hurricane que obtuvieron mayor número de victorias durante este periodo fueron los Sqn. nº 43, 111 y 605, con futuros ases de la categoría del Sqn. Ldr. Harry Broadhurst, el Flt. Lt. Caesar Hull y el Flt. Sgt. Frank Carey; todos ellos entraron en combate entre noviembre de 1939 y abril de 1940.

Otro de los futuros ases que tuvieron ocasión de sentir el característico olor de la cordita durante el combate contra el enemigo fue el Flt. Lt. Peter Townsend, como jefe de escuadrilla en el Sqn. nº 43 en Tangmere cuando estalló la guerra. Su unidad fue enviada al norte en noviembre de 1939 para colaborar en la protección de los convoyes costeros, y el 3 de febrero de 1940 alcanzó fama considerable al derribar el primer avión alemán que cayó sobre suelo británico, un He 111H-3 del 4./KG 26. Townsend com-

partió este derribo con un futuro as del Hurricane con 16 derribos, el Sgt. H. J. L. "Darkie" Hallowes. Townsend obtuvo su segundo derribo 19 días después, y lo describió en términos bastante sombríos en su obra clásica, *Duel of Eagles*:

"El 22 de febrero, uno de los Heinkel del KG 26 desafió una vez más al Sqn. nº 43; una mota negra que surcaba el cielo, dejando tras de sí una estela de vapor blanco. Pat Christie (el Flg. Off. canadiense G. P. Christie también alcanzó la categoría de as a finales de 1940; murió en accidente aéreo en su tierra natal en julio de 1942), mi número. 2, lo vio primero.

El bombardero enemigo volaba a unos seis kilómetros por encima de nosotros, en dirección Este hacia su base. En su interior viajaban cuatro jóvenes aviadores, ignorantes de que la muerte les acechaba y de que les quedaban pocos minutos de vida. El destino me eligió como su verdugo. No me percaté de la horrible realidad durante aquellos segundos finales, cuando el Heinkel iba agrandándose en mi punto de mira. Aquel Heinkel era mi objetivo, no los hombres que estaban en su interior.

El efecto de mis armas fue devastador. El bombardero se tambaleó, despidió una nube de vapor aceitoso que oscureció mi parabrisas. Y de repente, como si el piloto se hubiese desplomado sobre los controles, cayo en un picado muy pronunciado a una velocidad aterradora. Sus dos alas se desgajaron con violencia y el desmembrado fuselaje cayó a plomo al mar, seguido de una estela de restos volatilizados. Fue entonces cuando caí en la cuenta de lo que les había hecho a aquellos hombres. Me sentí profundamente asqueado."

HURRICANE CONTRA *EMIL*

Debido al limitado radio de acción de los cazas monoplaza de ambos contendientes en los inicios de la II Guerra Mundial, el Mando de Caza y la *Jagdwaffe* tuvieron pocas oportunidades de enfrentarse durante los ocho meses de la "Guerra Falsa". Aunque estaban satisfechos de sus primeras experiencias, la mayoría de los pilotos de caza de la RAF consideraban que la auténtica prueba de su temple llegaría cuando pudiesen combatir contra sus homólogos alemanes y su arma favorita: el Bf 109E.

Las tripulaciones del Mando de Bombarderos sufrieron la cólera de los *Emil* a las 24 horas de la declaración de guerra con Alemania del primer ministro Neville Chamberlain, mientras que los pilotos de caza franceses ya habían experimentado su primer combate contra el Bf 109 el 8 de septiembre, en el disputado espacio aéreo sobre la región del Sarre, en la frontera franco-alemana. Durante el transcurso de la "Guerra Falsa" se produjeron una serie de enfrentamientos entre los ágiles Hawk H-75 y Morane MS.406 franceses y los *Emil*, más rápidos y mejor armados; las victorias se repartieron generalmente entre ambos bandos, pues los pilotos franceses se toparon también con el mucho menos temible Bf 109D en numerosas ocasiones, castigando duramente a este modelo obsoleto.

Desde el punto de vista técnico, los Hurricane I que empleaban los escuadrones con base en Francia durante los primeros meses de la guerra eran inferiores a los Bf 109E-1 y E-3 que tenían justo enfrente, al otro lado de la frontera. Muchos de los aparatos de la BEF estaban equipados aún con la hélice bipala de madera "Watts", tenían las alas recubiertas de tela, no contaban con blindaje de la cabina para el piloto y, para apuntar, una simple mirilla de anillo y punto de mira, del tipo de las usadas en la I Guerra Mundial. En el lado positivo, cabe destacar que el Hurricane se reveló co-

mo una plataforma de disparo excepcionalmente estable, capaz además de soportar un intenso castigo durante el combate.

El Plt. Off. P. V. Ayerst del Sqn. nº 73 tuvo motivos para alegrarse de esta última característica del Hurricane el 6 de noviembre de 1939, cuando se convirtió sin saberlo en el primer piloto de caza de la RAF que se encontraba con un Bf 109E. Sus recuerdos de esta acción aparecen en la obra de Don Minterne, *The History of 73 Squadron - Part One:*

"Yo era el piloto de alarma, y despegué en pos de un Dornier que había sobrevolado Rouvres a unos 25.000 pies. Ya desde el despegue conecté la bomba de sobrealimentación y ascendí a todo gas en dirección Este, mientras el Jerry regresaba hacia Alemania. Para cuando logré acercarme a él habíamos traspasado con mucho la frontera, y me encontré con nubosidad muy densa antes de poder dispararle. Lo dejé estar y viré de vuelta a casa, y entonces divisé nueve aparatos monomotores en formación suelta; pensé que se trataba de uno de nuestros dos escuadrones, y fui a unirme a ellos. Justo cuando me estaba colocando a su cola, pude ver las cruces negras en sus alas...¡eran unos 109!

Disparé precipitadamente una ráfaga al más cercano, para luego poner mi Hurricane sobre su morro y meter otra vez la máxima potencia. Había algunas nubes al Oeste, a unos 3.000 pies, y me dirigí hacia ellas mientras las trazadoras pasaban junto a mis oídos. Vi por el rabillo del ojo otros nueve 109 (y más tarde supe que en total eran 27), pero penetré en las nubes y pude relajarme un poco, hasta que me di cuenta de que me había pasado casi todo el combate con la máxima potencia aplicada, y que casi no me quedaba combustible. Localicé debajo de mí un aeródromo con cazas franceses (Nancy), y aterricé allí... nada más finalizar el aterrizaje, la hélice se detuvo."

Peter Ayerst (que sobrevivió a la guerra 3 derribos y 2 derribos compartidos, 1 probable, 3 dañados y 2 destruidos en tierra) logró escapar con sólo cinco orificios de proyectiles en su Hurricane; tendría ocasión de vengarse en abril de 1940, al derribar dos Bf 109E.

Por desgracia, el siguiente encuentro del Sqn. nº 73 con los *Emil* resultó ser fatal. Para el 22 de diciembre de 1939 había llegado a Francia un cierto número de Hurricane I equipados con hélices de tres palas de paso variable (VP), y la mejora en prestaciones que esta modificación produjo en el caza Hawker fue muy apreciada. Aquel desdichado día, una sección de tres Hurricane del Sqn. nº 73 (dos de ellos con hélices VP) recibieron la orden de volar a lo largo de la ya frecuente línea de patrulla entre Metz y Thioville. Una vez allí se le ordenó al líder de sección, el Plt. Off. P. B. Walker, que investigase un avión no identificado situado en el extremo norte de la línea de patrulla.

Walker ordenó a sus pilotos que formasen escalonados hacia la derecha, a 17.000 pies, y comenzó a virar hacia el contacto cuando la sección fue atacada desde arriba por cuatro Bf 109E del III./JG 53 lanzados en picado, dirigidos por el as de la *Legión Cóndor*, el *Gruppenkommandeur* Hauptmann Werner Mölders. Aprovechando plenamente su mayor altura y velocidad, Mölders y el futuro as de 34 derribos, el *Oberleutnant* Hans von Hahn, dieron cuenta de los Hurricane que pilotaban los Sgt. R. M. Perry y J. Wynn, derribando un aparato incendiado cada uno en su primera pasada. Ninguno de los pilotos sobrevivió.

El poco prometedor comienzo de los combates del Hurricane con su rival alemán parecía confirmar la opinión bastante despectiva de Werner Mölders (que derribó un considerable número de cazas Hawker durante el año

1940, mientras iba engrosando su cuenta final de 101 derribos), respecto a la amenaza que tal aparato suponía para la *Jagdwaffe*. Tras haber tenido oportunidad de pilotar ejemplares capturados tanto del Hurricane como del Spitfire, después de la rendición de Francia en junio de 1940, Mölders hizo los siguientes comentarios a sus antiguos colegas de *Gruppe* en el III./JG 53:

"El Hurricane es algo así como un buque remolcador (*Jagddampfer*) con tren de aterrizaje retráctil. Para lo que estamos acostumbrados, ambos son muy fáciles de pilotar, y el Hurricane es especialmente noble, estable como una roca en los virajes, pero muy por debajo del Bf 109 en lo que respecta al rendimiento; el timón resulta muy pesado, y los alerones son lentos. El aterrizaje y el despegue con cualquiera de los dos modelos es un juego de niños".

Aunque puede que Mölders tuviese razón acerca de su admirado *Emil*, y que fuese superior en prestaciones al Hurricane cuando era *él* quien pilotaba, el caza Hawker cumplió de sobra su cometido a lo largo de la "Guerra Falsa" en el continente. Hasta el 10 de mayo de 1940, el Sqn. nº 73 sufrió solamente tres pérdidas en combate (los dos pilotos sargentos del 22 de diciembre de 1939 y el Plt. Off. J. G. Perry el 29 de marzo de 1940, y el Sqn. nº 1 de la unidad de la AASF tuvo una sola baja (el Plt. Off. J. S. Mitchell, el 2 de marzo de 1940, por el fuego de respuesta de un Do 17P. Otros seis Hurricane tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos o sus pilotos hubieron de saltar en vuelo a causa de combates con *Emil*.

Por el otro bando, la RAF adjudicó a pilotos de los Sqn. nºs 1 y 73 el derribo de unos 18 Bf 109E; al tener su base cerca de la frontera alemana, las dos unidades de la AASF estaban en una situación ideal para combatir a los *Emil* del III./JG 53 en particular; este *Gruppe* tenía la misión de proteger el sector vital del Sarre. Aunque puede que estas cifras oficiales de la RAF sean algo exageradas, gracias a la tradición de anotarse de más en el calor del combate, demuestran en todo caso que el Hurricane no fue ampliamente superado por el Bf 109E.

El primer *Emil* derribado a manos de un piloto de Hurricane fue un aparato del III./JG 53, supuestamente derribado en llamas por un aviador del Sqn. nº 73, nada menos que el Flg. Off. "Cobber" Kain durante una patrulla conjunta con cazas franceses a lo largo de la frontera franco-alemana, el 2 de marzo de 1940. Se trató del tercer derribo de Kain, aunque según los archivos alemanes no se perdió ningún aparato en aquella fecha. Kain pilotaba uno de los tres Hurricane que participaron en esta salida, y se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso con su maltrecho L1808.

Tal y como se mencionó en el capítulo inicial de este libro, "Cobber" Kain se convirtió en el primer as de la RAF al derribar dos Bf 109 el 26 de marzo; el segundo piloto en alcanzar la categoría de as también derribó un par de *Emil* en aquella fecha, y era un piloto del Sqn. nº 73 igual que Kain. El Flg. Off. N. "Fanny" Orton se anotó sus primeras victorias contra He 111 el 23 de no-

Aunque el pie de esta fotografía oficial del Ministerio del Aire describía los combates aéreos del 26 de marzo de 1940, durante los cuales "Cobber" Kain se anotó sus derribos cuarto y quinto antes de resultar herido y forzado a saltar en paracaídas de su Hurricane en llamas, parece probable que la instantánea se tomase *antes* de que tuviera lugar el histórico enfrentamiento. Esta conclusión se basa en que Kain (el segundo por la izquierda) no parece llevar las manos vendadas; se quemó gravemente la mano derecha mientras intentaba cortar el paso de combustible en su Hurricane incendiado. Aquí aparecen fotografiados en la puerta del Comedor de Oficiales del Sqn. nº 73 en Rouvres, de izquierda a derecha: el Flt. Lt. R. E. "Unlucky" Lovett, los Flg. Off. E. J. "Cobber" Kain y N. "Fanny" Orton, y el Sgt. T. B. G. "Titch" Pyne. Los cuatro pilotos se habían unido al Sqn. nº 73 antes del comienzo de la guerra, y los cuatro murieron antes de septiembre de 1941 *(foto: Jerry Scutts).*



viembre de 1939 (Kain se anotó también en esa fecha su segundo derribo, un Do 17), y alcanzó el grado de as el 21 de abril de 1940. Siguió engrosando sus anotaciones hasta los 17 derribos, 8 derribos sin confirmar o probables y 3 dañados y 1 dañado compartido, antes de morir el 17 de septiembre de 1941. También fue el primer piloto en obtener una barra para su DFC durante la II Guerra Mundial, al publicarse dicha condecoración el 17 de julio de 1940.

El Sqn. nº 1 logró su primer derribo de un *Emil* la mañana del 29 de marzo, cuando Paul Richey derribó un caza del 9.*Staffel* del III./JG 53 cerca de Saarbrücken. Esto niveló la situación de aquel día, pues el Sqn. nº 73 vio como caía derribado y moría el Plt. Off. J. G. "Tub" Perry a manos del *Staffelkapitän* del 9./JG 53, *Oberleutnant* Otto Boenigk. Aquella misma mañana. Richey describe su primera victoria en el siguiente extracto de *Fighter Pilot*:

"Estaba patrullando cerca de Metz a las nueve de la mañana, con Pussy (el Plt. Off. estadounidense C. D. Palmer, que sería derribado por Werner Mölders cuatro días después, aunque por suerte logró saltar en paracaídas sobre zona aliada; se anotó en total 2 derribos y 2 derribos compartidos antes de desaparecer en combate el 27 de agosto de 1942) al mando y Pete Matthews (Flg. Off. G. P. H. Matthews sobrevivió a la guerra con 6 derribos y 3 derribos compartidos, 2 derribos sin confirmar, 2 probables y 4 dañados y 1 dañado compartido) como número 3, detrás de mí. A 20.000 pies divisé fuego antiaéreo al Noreste, a 15.000 pies, y volé hacia allá porque Pussy no logró verlo. Pero entonces Pussy avistó al avión que estaba provocando el fuego antiaéreo. Yo no llegué a verlo y Pussy le perdió poco después. Le buscábamos en vano, ya a unos 25.000 pies, cuando vi dos 109 a la izquierda y por encima de nosotros, volando en dirección opuesta. Les avisé y ascendimos para atacarles, pero de repente Pete nos gritó '¡Cuidado, detrás de vosotros!'. Otros tres 109 nos atacaban por detrás. Pete estaba detrás de mí y le alcanzaron, empezó a despedir humo y se fue distanciando, hasta nivelarse a 10.000 pies. Pussy iba delante de mí, hizo un viraje a izquierdas muy ceñido y luego picó en espiral. Pensé que me había tomado por un *huno*, así que le avisé '¡Eh, que soy yo!', pero ya me había quedado solo y seguí ascendiendo en un viraje a izquierdas, vigilando mi cola todo el rato.

Vi otro avión que ascendía en pos de mí, pero no estaba seguro de si era amigo o enemigo, por lo que esperé para ver si abría fuego. Lo hizo, algo fuera de alcance, y yo viré por debajo de su morro. Al mismo tiempo que me nivelé violentamente, él o algún otro de los 109 que había visto antes picó contra mi costado izquierdo, y pasó rozando justo por encima de mi cabina. Estaba tan cerca que pude oír su motor y sentir el aire que desplazaba, y me di cuenta de que debía haberme perdido de vista con aquella maniobra. Ascendió enfrente de mí, viró a izquierdas en pérdida y picó en una larga y suave curva, conmigo a su cola. Era mucho más rápido y no conseguía tenerlo a tiro, así que aguardé. Descendió hasta los 10.000 pies, recuperó violentamente en un ángulo de aproximadamente 50º, inició otro largo ascenso recto a todo gas, y ahí comencé a acortar distancias.

Una vez que le tuve al alcance y bien a tiro, le disparé. Mi botón de disparo se atascaba, así que desperdicié algo de munición, pero empezó a soltar humo. El piloto (Leutnant Joseph Volk) debió resultar herido porque no intentó ninguna maniobra evasiva, desplomándose en una espiral vertical. Yo estaba muy excitado, piqué tras él empleando mi munición restante. Tras nivelar de nuevo, vi otro 109 a unos 2.000 pies por encima de mí. Fue a mi encuentro, pero como sabía que su velocidad era muy superior no efectué

un picado, sino que me enfrenté a él, en parte para evitar que se pusiese a mi cola, en parte para asustarle. O bien se le había acabado la munición, cosa poco probable porque los alemanes llevaban 1.000 proyectiles para cada ametralladora mientras que nosotros llevábamos 300, o había sido testigo del destino de su compañero y ya no se sentía tan valiente. En cualquier caso, salió huyendo; yo hice lo mismo, volando a ras del suelo hasta llegar a Nancy. Calculo que mi 109 debió caer cerca de Merzig, en Alemania, así que el derribo no pudo confirmarse desde tierra. Mala suerte".

La victoria de Richey (con el Hurricane I N2382) quedó algo empequeñecida cuando, aquel mismo día, más tarde, su jefe de escuadrilla, el Flt. Lt. P. R. "Johnny" Walker (3 derribos y 2 compartidos, 2 derribos sin confirmar y 1 dañado) derribó el primero de los tan ponderados Bf 110C *Zerstörer* que caía derribado por un caza aliado, mientras patrullaba sobre Metz. ¡Usó precisamente el mismo Hurricane que había pilotado Richey aquella mañana!

Walker compartió su victoria con el Flg. Off. neozelandés W. H. Stratton (que sobrevivió a la guerra con un recuento de 2 derribos y 1 compartido, y 1 dañado), mientras que el tercer piloto, el Sgt. A. V. "Taffy" Clowes (9 derribos y 1 compartido, 1 derribo compartido sin confirmar, 3 probables y 2 dañados), se adjudicó dos derribos probables, que más tarde pasarían a ser confirmados. Sin embargo, los archivos alemanes indican que sólo Walker y Stratton tuvieron éxito, pues "su" aparato derribado cayó en territorio aliado. El Ala de Caza nº 67 siguió encontrándose con Bf 110 durante los meses de abril y mayo, logrando más victorias y evidenciando aún más la vulnerabilidad de este modelo.

En la mañana del 9 de mayo, dos Hurricane del Sqn. nº 87 despegaron desde su nueva base en Senon, cerca de Metz, y pusieron rumbo hacia el Oeste para comenzar una misión de patrulla sobre la cercana Línea Maginot. Iba al mando de este grupo el Plt. Off. H. J. R. "Jimmy" Dunn con el Sgt. G. L. "Garry" Nowell como compañero de ala. Al poco de alcanzar las fortificaciones francesas, los pilotos británicos avistaron un Bf 110C del II./ZG 1 cerca de la ciudad de Longwy, y en un instante dañaron mortalmente al *Zerstörer* (tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso justo sobre la frontera alemana).

Dunn y Nowell se felicitaron por haber experimentado por fin un combate tras meses de tediosas patrullas; cada uno se anotó la mitad de esta primera victoria del Ala de Caza nº 60 sobre un caza de la *Luftwaffe*. Aunque ellos no podían saberlo en aquel instante, este Bf 110 era especial por otro motivo: fue el último derribo de la BEF en el transcurso de la "Guerra Falsa". En total, las cuatro unidades de Hurricane desplazadas a Francia se anotaron el derribo de unos 60 aviones de la *Luftwaffe* hasta el 10 de mayo de 1940.

Menos de 24 horas después del derribo de este *Zerstörer* por parte del Sqn. nº 87, los cielos de Europa Occidental se llenaron con una cantidad tal de aviones enemigos que la fuerza combinada de ambas alas de caza de la RAF desplazadas a Francia no hubiesen podido repelerlos.

Esta instantánea deliciosamente informal, tomada en Rouvres pocas semanas antes de que se desatase la *Blitzkrieg* sobre Europa Occidental, muestra un grupo heterogéneo de aviadores y personal de tierra celebrando una improvisada reunión tras la misión, fuera del Edificio de Operaciones del Sqn. nº 73. Una vez más, Kain parece ser el centro de atención, y a su derecha se encuentra "Fanny" Orton. Frente a él, con los brazos cruzados, el mapa convenientemente guardado en el bolsillo inferior de los pantalones y la charretera derecha desabrochada, se encuentra "Titch" Pyne. Adviértase la profusa variedad de prendas de vuelo que lleva la media docena de pilotos visibles en esta fotografía *(foto: Norman Franks).*



BLITZKRIEG

Durante los primeros ocho meses de la II Guerra Mundial, la RAF produjo únicamente dos ases, y ambos eran pilotos de Hurricane en el Sqn. nº 73. "Cobber" Kain logró alcanzar esta categoría el 26 de marzo, seguido por su gran amigo y rival, "Fanny" Orton, el 21 de abril. Nada demuestra mejor la escalada del conflicto que el hecho de que en los siete días posteriores al 10 de mayo de 1940, otros 27 pilotos de Hurricane se anotaran cinco o más derribos. La mayor parte de estos ases (19 en total) surgieron de las seis unidades con base previa en Francia. En marzo y abril de 1940, las unidades dotadas anteriormente de Gladiator (los Sqn. nº 607 "County of Durham" y nº 615 'County of Surrey') iniciaron su transición al Hurricane, al igual que parte del Ala de Caza nº 61.



Pocas imágenes de la *Blitzkrieg* resumen con tanta elocuencia el espíritu de lucha a cara de perro de los pilotos de Hurricane en Francia como esta fotografía del Sqn. nº 501, tomada en Béthenville el 11 de mayo de 1940. La unidad estuvo en combate de manera casi constante, apoyando al Ala nº 67 de la AASF a lo largo de toda la batalla, y permanecieron en Francia hasta el 21 de junio. De los siete pilotos aquí retratados, cinco alcanzaron la categoría de as pilotando el Hurricane. De izquierda a derecha: el Flg. Off. E. J. Holden (7 derribos, 1 compartido y 1 compartido probable, y 3 dañados); el Sgt. D. A. S. McKay (14 derribos con 2 compartidos y 1 compartido sin detalles, 1 sin confirmar y 3 sin detalles y 4 dañados); el Sgt. J. H. Lacey (28 derribos, 5 probables y 9 dañados); el Sqn. Ldr. A. V. Clube; el Flg. Off. M. F. C. Smith, que murió el 12 de mayo abatido por un Bf 110C del I./ZG 2; el Plt. Off. K. N. T. Lee (7 derribos y 1 dañado); y el Sgt. P. C. P. Farnes (7 derribos y 2 compartidos, 1 posiblemente derribado, 2 probables y 11 dañados).

Los cinco pilotos restantes provenían de los Sqn. nº 3 y 501 "County of Gloucester", que fueron trasladados apresuradamente al otro lado del Canal junto con los Sqn. nº 79 y 504, como refuerzo de la BEF a las pocas horas de que los alemanes dieran comienzo a la Operación *Yellow*: el ataque total contra Holanda, Bélgica y en último término Francia.

El gobierno francés llevaba tiempo expresando su descontento ante la falta de escuadrones de Hurricane y de Spitfire asignados a la BEF, desde que los británicos llegaron al continente en el anterior mes de septiembre. El Comandante en Jefe del Mando de Caza, el ACM Sir Hugh Dowding, libró una larga batalla contra los políticos de Whitehall durante toda la "Guerra Falsa", en un intento de parar el envío a Francia de sus preciados escuadrones. De hecho, estaba previsto el envío de dos Alas de Caza adicionales (las nºs 62 y 63) a la BEF a principios de la primavera de 1940, para supervisar las operaciones de los Sqn. nºs 3, 79, 46 y 501, pero la Comandancia del Aire decidió que en aquel momento tenían prioridad los compromisos en otras regiones (Noruega y el norte de Gran Bretaña).

Sin embargo, una vez iniciada la *Blitzkrieg*, el gobierno británico se salió con la suya y envío de inmediato dichas unidades a Francia (exceptuando el Sqn. nº 46, que luchaba por sobrevivir en Noruega). Para el 21 de junio, cuando los últimos Hurricane del Sqn. nº 501, fuertemente castigados por el combate, abandonaron St. Helier en Jersey para dirigirse a Croydon, la cifra total de Hawker Hurricane enviados a la Batalla de Francia había sido de 452. De estos aparatos, sólo 66 volvieron a Gran Bretaña tras la retirada del componente aéreo.

Aunque sobre el papel pueda parecer que 452 Hurricane es una fuerza de combate considerable, estos aparatos tuvieron que enfrentarse a casi 3.500 aviones alemanes en servicio, de los cuales 1.100 eran cazas Messerschmitt Bf 109E y Bf 110C. También ha de tenerse en cuenta que la mencionada cifra total de efectivos hace referencia al total acumulado a lo largo de 42 días de combates casi constantes, no al número disponible de aviones en todo momento para enfrentarse a los violentos ataques de la *Luftwaffe* durante la *Blitzkrieg*. Este hecho queda patente si además tenemos en cuenta la cifra de pérdidas del componente aéreo entre los días 10 y 20 de mayo: 203 Hurricane, aproximadamente la mitad de ellos a causa de los combates. Ante todas estas frías estadísticas, uno tiende a suponer que las unidades de Hurricane del componente aéreo y de la AASF fueron poco más que carne de cañón para la *Jagdwaffe* durante los meses de mayo y junio de 1940, pero el examen detallado del desarrollo de esta campaña revela una historia bastante diferente.

"BLITZED!"

El Sqn. nº 85 se asentaba casi a las puertas de la frontera con Bélgica, en Lille/Seclin, y por tanto en plena ruta de acceso del avance alemán hacia el Oeste, en dirección a las costas del Canal. Este escuadrón estuvo inmerso en intensos combates desde las primeras horas del 10 de mayo. A las 04.10 horas, los pilotos recibieron el primer aviso de la invasión cuando escucharon sobre sus cabezas el sonido de "innumerables aparatos *hunos*". Entre los pilotos del Sqn. nº 85 que lograron victorias en esos primeros minutos de la *Blitzkrieg* se encontraban "Dickie" Lee, que el anterior mes de noviembre se había anotado el primer derribo de esta unidad durante la guerra, y varios futuros ases: el Plt. Off. P. P. Woods-Scaven (10 derribos y 3 compartidos, 2 sin confirmar y 1 probable; murió el 1 de septiembre de 1940), el Flg. Off. K. H. Blair (6 derribos y 2 compartidos, 5 probables y 1 compartido y 3 dañados), el Sqn. Ldr. J. O. W. Oliver (8 derribos) y el Sgt. G. "Sammy" Allard (que se había anotado 19 derribos y 5 compartidos con 2 probables para cuando encontró la muerte en un accidente aéreo, el 13 de marzo de 1941).

Diez minutos antes de que el Sqn. nº 85 entrase en combate, una pareja de pilotos del Sqn. nº 73, el Flt. Lt. R. E. Lovett (que lograría 3 derribos, 1 probable y 1 dañado y otro compartido antes de caer el 7 de septiembre de 1940) y "Fanny" Orton, fueron los primeros pilotos de la RAF que se enfrentaron al enemigo aquel 10 de mayo, aunque en



El Flt. Lt. "Dickie" Lee (izquierda) y el Plt. Off. Albert Lewis, ambos del Sqn. nº 85, fueron dos de los más eficaces pilotos de caza que sirvieron en cualquiera de los dos bandos durante el mes de mayo de 1940. Entre ellos lograron al menos quince victorias durante la *Blitzkrieg*; Lee se anotó tres derribos y uno compartido durante las primeras cuarenta y ocho horas de la invasión, y el sudafricano Lewis derribó cinco aparatos el 19 de mayo. Esta fotografía fue tomada en Castle Camps en julio de 1940 *(foto: Phil Jarrett)*.



Aunque no es de la mejor calidad, esta fotografía es una de las pocas que se tomaron de los pilotos del Sqn. nº 73 *tras* el 10 de mayo de 1940. Aparecen los veteranos de la "Guerra Falsa" (de izquierda a derecha), el Sgt. L. S. Pilkington (muerto en combate con el Sqn. nº 111 el 20 de septiembre de 1941); el Plt. Off. H. G. G. Paul (4 derribos y 1 derribo compartido, y 1 derribo sin detalles); el Flg. Off. N. Orton (17 derribos, 6 sin detalles, 8 derribos sin confirmar, 5 sin detalles, 3 dañados y 1 dañado compartido); y el Flg. Off. E. J. Kain (16 derribos y 1 dañado) *(foto: Norman Franks).*

esta ocasión su objetivo (un Do 17Z de un trío del 4./KG 2 que divisaron sobre su aeródromo en Rouvres) logró escapar solamente con daños de combate. Orton no tuvo tanta suerte, y se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso. "Reg" Lovett tuvo similar suerte en su segunda salida de aquel día, una hora después; su Hurricane se vio inmerso en el fuego cruzado de una formación de Do 17Z, pertenecientes asimismo al 4./KG 2. Pero al contrario que Norton, el "desafortunado" Lovett sufrió graves quemaduras en las manos cuando su Hurricane se incendió durante el descenso. No volvió a pilotar en Francia.

En "un día tan plagado de incidentes que resulta imposible de explicar con palabras", como aparece descrito en el libro de operaciones del Sqn. nº 73, fueron varios los pilotos que se anotaron derribos múltiples. La AASF se adjudicó el derribo de 6 aparatos (en 47 salidas) y el componente aéreo se anotó 36 (en 161 salidas). Curiosamente, ninguno de los aviones derribados era un caza. Aunque por su parte cayeron derribados siete Hurricane, no murió ningún piloto.

La contribución más significativa a las acciones de este primer día fue tal vez la del Sqn. nº 3, cuyos pilotos se despertaron en la mañana del día 10 en su base del Grupo nº 11 de RAF Kenley, al sur de Londres. Estaba previsto que esta unidad, junto con el Sqn. nº 79, situado a menos de 25 kilómetros al Este en Biggin Hill, fuese enviada inmediatamente a Francia para formar el Ala de Caza nº 63 en apoyo de la BEF en caso de que la escalada bélica prosiguiese.

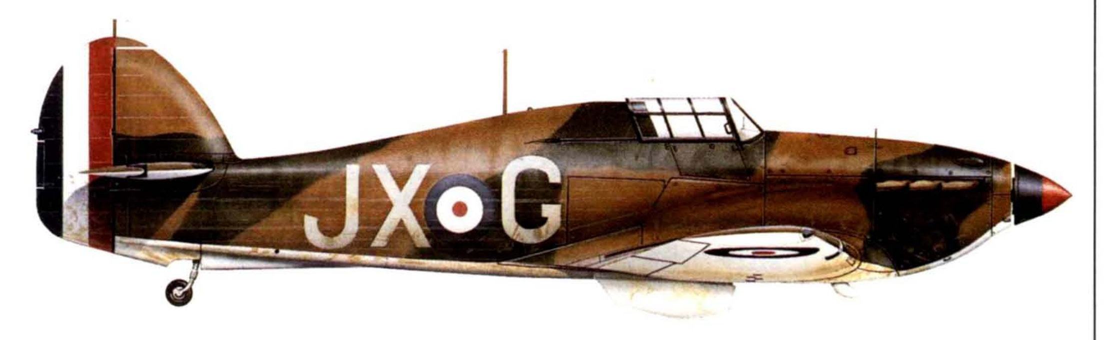
Al igual que el grueso de las unidades del Mando de Caza en Gran Bretaña, el Sqn. nº 3 no había entrado en combate desde la declaración de guerra, pero lo mandaba desde diciembre de 1939 un veterano de las primeras escaramuzas de la "Guerra Falsa" en Escocia, el Sqn. Ldr. Pat. Gifford. Se había anotado dos derribos compartidos (incluyendo el primer avión de la *Luftwaffe* derribado por el Mando de Caza, el 16 de octubre de 1939) y recibió la DFC como jefe de escuadrilla en el Sqn. nº 603 "City of Edimburgh", equipado con Spitfire. Gifford murió a los seis días de combate, derribado por un Bf 110C del 1./ZG 1 el 16 de mayo. El mes anterior, la unidad había dado también la bienvenida entre sus filas al recientemente asignado Plt. Off. Frank Carey; este nativo del sur de Londres había sido condecorado ya el invierno anterior con la DFM, siendo sargento piloto en el Sqn. nº 43, por su papel en la destrucción de tres He 111.



Poco después de que el escuadrón hubiese finalizado su traslado a Merville, junto a la frontera belga, quedó patente la predilección de Carey por los bombarderos bimotores Heinkel. Pilotaba uno de los tres Hurricane (L1932) que formaban la "Sección Azul" de la Escuadrilla "B", patrullando sobre Lille a las 19.30 horas, cuando entabló combate con unos 25 He 111P del III./KG 54; en esta acción participaron también otros Hurricane de los Sqn. nºs 85 y 607. Su posterior informe del combate rezaba lo siguiente:

Pasa a la pág. 37

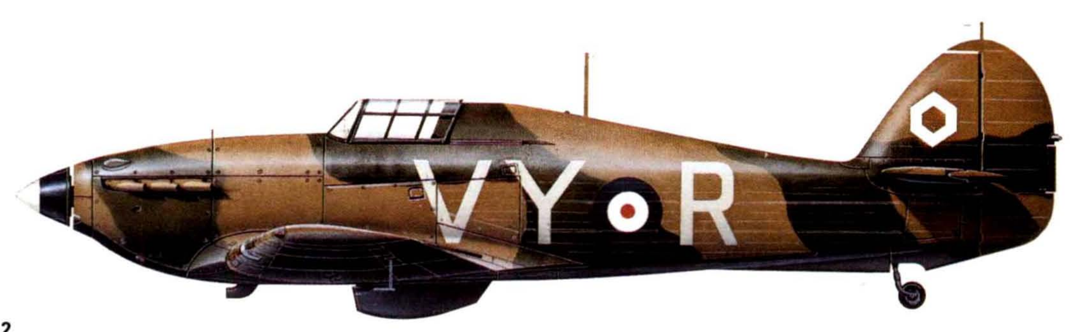
Esta sección de 12 páginas en color muestra muchos de los aviones pilotados por los principales ases del Hurricane Mk I durante el periodo de 1939-1940, anterior a la Batalla de Inglaterra, así como los usados por algunos pilotos menos conocidos que alcanzaron cinco o más derribos. Todas las ilustraciones se han realizado en exclusiva, y tanto el artista autor de estos perfiles, Keith Fretwell, como el ilustrador responsable de las figuras, Mike Chappell, han hecho un gran esfuerzo para representar a los aviones y a sus pilotos de la forma más precisa posible, a partir de una profunda investigación del autor. Muchos de los Hurricane incluidos en las siguientes páginas nunca habían sido ilustrados con anterioridad, y los esquemas que se muestran han sido ratificados por ases supervivientes como "Pete" Brothers y Dennis David, o mediante comparación con imágenes de la época tomadas por el personal en servicio o fotógrafos de prensa.



1

Hurricane Mk. I L1679 del Sqn. nº 1, pilotado por el Flg. Off. Paul Richey, Vassincourt, finales de 1939

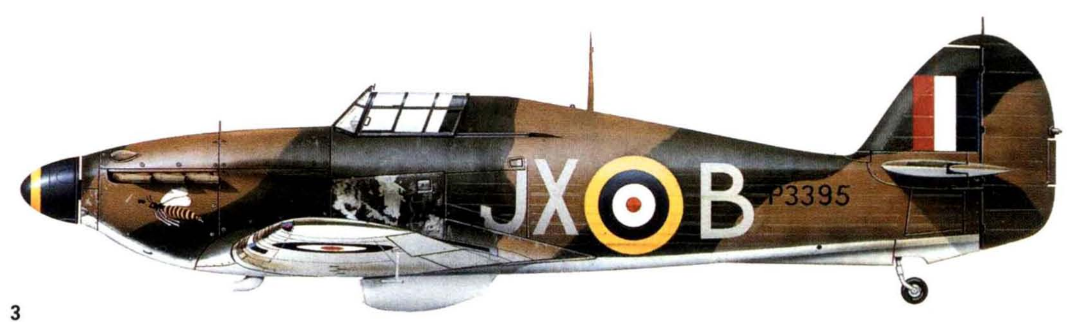
Este avión era el utilizado habitualmente por el Flg. Off. Paul Richey a lo largo de la mayor parte de la "Guerra Falsa", aunque no fue uno de los 16 Hurricane originales que la unidad trasladó de Tangmere a Octeville en la mañana del 7 de septiembre de 1939. En aquella ocasión, Richey pilotó el L1971 de alas metálicas para cruzar el Canal. En cambio, el L1679 era un Hurricane de alas forradas de tela y hélice bipala (nótese la marca de color rojo en la punta) que formó parte de la primera remesa de 14 Mk I entregados directamente de la fábrica de Hawker en Kingston al Sqn. nº 1 en Tangmere, en octubre de 1938. Se desconoce la fecha exacta de su traslado a Francia, pero Richey utilizó este avión para anotarse un tercio del derribo de un Do 17Z del 7./KG 3 en el primer día de la *Blitzkrieg*, seguido de una victoria sin confirmar contra un segundo bombardero Dornier (un Do 17P del 3.(F)/10) al día siguiente.



2

Hurricane Mk. I (número de serie desconocido) del Sqn. nº 85, pilotado por el Flt. Lt. R. H. A. Lee, Lille/Seclin (Francia), 6 de diciembre de 1939

Este primitivo Mk I, con su "hélice Watts" de madera, fue el avión habitualmente empleado por el jefe de la Escuadrilla "B" del Sqn. nº 85, el Flt. Lt. "Dickie" Lee, durante la "Guerra Falsa". Lee era un graduado de Cranwell que voló con esta unidad desde 1938, y tuvo el honor de anotarse el primer derribo del Sqn. nº 85 durante el conflicto: el He 111 Wk-Nr 1567 del Stab./KG 4, derribado durante una misión de reconocimiento por las costas de Boulogne el 21 de noviembre de 1939.



3

Hurricane Mk. I P3395 del Sqn. nº 1, pilotado por el Flt. Lt. A. V. Clowes, Collyweston, noviembre de 1940

Este Hurricane fue entregado al Sqn. nº 1 tras el regreso de Francia de esta unidad, hacia mediados de junio, y sirvió durante toda la batalla principalmente como "Amarillo 1" de "Darkie" Clowes. Clowes fue uno de los únicos dos pilotos que volaron con esta unidad durante toda la "Guerra Falsa", la *Blitzkrieg* y la Batalla de Inglaterra (el otro fue el as canadiense de 15 victorias, el Flt. Lt. "Hilly" Brown), y en noviembre de 1940 fue ascendido de sargento piloto a teniente de escuadrilla. Al mismo tiempo que sus ascensos, sus anotaciones fueron creciendo hasta un total de 9 derribos y 1 compartido, 1 derribo compartido sin confirmar, 3 probables y 2 dañados. De este recuento total, con el P3395 logró 1 derribo (un Bf 110) y 1 derribo compartido confirmado (un Do 17), 3 probables (2 Do 17 y un Bf 110) y 2 dañados (un Bf 110 y un He 111). Por cada derribo que lograba, Clowes le pedía a su personal de tierra que añadiesen una banda amarilla a la figura de la avispa que llevaba bajo los tubos de escape de ambos lados.



4

Hurricane Mk. I P3144 del Sqn. nº 32, pilotado por el Sqn. Ldr. J. Worrall y por el Flt. Lt. M. N. Crossley, Biggin Hill/Hawkinge, mediados de julio de 1940

Este Hurricane llegó al Grupo nº 11 directamente desde la cadena de montaje de Hawker; fue entregado al Sqn. nº 32 en su base de Biggin Hill el 12 de julio de 1940. Sin embargo, sólo duró siete días en el frente, pues fue derribado sobre Dover en la tarde del 19 de julio por un tal *Unteroffizier* Mayer, a los mandos de un Bf 109E del III./JG 51. El piloto del Hurricane, el Flt. Sgt. Guy Turner, saltó en paracaídas con graves quemaduras. Más tarde se convirtió en uno de los "conejillos de indias" del Dr. Archibald McIndoe, y volvió a pilotar casi dos años después.



5

Hurricane Mk. I P2921 del Sqn. nº 32, pilotado por el Flt. Lt. P. M. Brothers, Biggin Hill/Hawkinge, julio de 1940

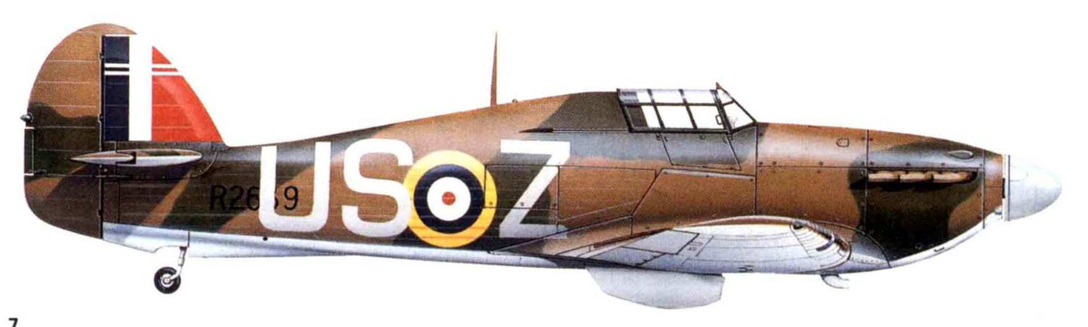
Al contrario que el P3144, este Hurricane disfrutó de una larga vida tanto en el frente como en misiones secundarias de entrenamiento, antes de pasar finalmente al Arma Aérea de la Flota (FAA). Fue entregado a la MU nº 15 el 30 de mayo de 1940, y fue uno de los tres cazas Hawker enviados al Sqn. nº 32 el 11 de junio como reemplazo de los tres aviones de esta unidad abatidos en combate durante una patrulla sobre Le Tréport 48 horas antes. El P2921 era el más moderno de los tres Hurricane que llegaron a Biggin Hill, por lo que fue inmediatamente "adquirido" por el jefe de la Escuadrilla 'B', 'Pete' Brothers. Su Hurricane era el más rápido del escuadrón con una diferencia de más de 8 km/h, según aseguraba su piloto.



6

Hurricane Mk. I P2970 del Sqn. nº 56, pilotado por el Plt. Off. A. G. Page, Rochford, 12 de agosto de 1940

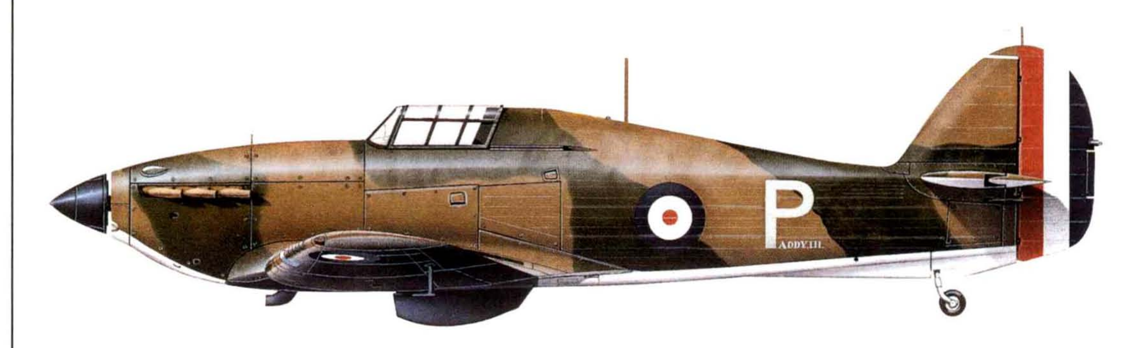
Este avión se entregó al Sqn. nº 56 veinticuatro horas después de que la unidad regresase a su base durante la "Guerra Falsa" en North Weald, el 5 de junio de 1940, tras únicamente seis días de descanso en la estación aérea del Grupo nº 12 en Digby tras la evacuación del escuadrón de Francia. Este aparato se convirtió pronto en el avión habitual del "nuevo chico" del escuadrón, el Plt. Off. Geoffrey Page, que llegó a la base de Essex tras pasar varias semanas pilotando Spitfire en patrullas del Canal con el Sqn. nº 66 desde Coltishall.



7

Hurricane Mk. I R2689 del Sqn. nº 56, pilotado por el Flt. Lt. E. J. Gracie, North Weald, 30 de Agosto de 1940

Uno de los tres Mk I entregados directamente de fábrica al Sqn. nº 56 el 28 de julio de 1940; este avión se convertiría en el preferido del Jefe de la Escuadrilla 'B', el Flt. Lt. E. J. 'Jumbo' Gracie. Recibió su apodo por su corpulenta figura y sus característicos andares parsimoniosos. A pesar de las apariencias, Gracie demostró rápidamente que era un líder experimentado y un auténtico fenómeno, y para finales de Agosto había obtenido 3 derribos y 1 derribo compartido, 1 probable y 3 dañados con el R2689.



8
Hurricane Mk. I (número de serie desconocido) del Sqn. nº 73, pilotado por el Flg. Off. E. J. Kain, Rouvres (Francia), principios de la primavera de 1940

La identidad exacta de este avión con hélice de doble pala sigue siendo un misterio, dado que, por motivos de seguridad, en la primavera de 1940 se borraron los números de serie de todos los Hurricane I del Sqn. nº 73 durante la "Guerra Falsa". "Cobber" Kain usó al menos cuatro Mk I de código P durante su estancia en el escuadrón; al parecer prefería esta letra como deferencia a su mecánico irlandés, que estuvo con él desde los días de antes de la guerra con la unidad en Digby. De hecho, la prensa británica logró enfurecer a Kain cuando se dijo, en el curso de una entrevista realizada a finales de marzo de 1940, que su avión recibía su nombre en honor de una novia de Nueva Zelanda. Hacia el final de su periodo en Francia Kain pilotó un cuarto PADDY, aunque la hipótesis de que pilotaba este aparato cuando murió en un accidente aéreo sobre el aeródromo de Echemines el 7 de junio de 1940 casi seguro que es errónea.



9
Hurricane Mk. I P2569 del Sqn. nº 73, pilotado por el Flt. Lt. R. E. Lovett, Rouvres (Francia), 19 de abril de 1940

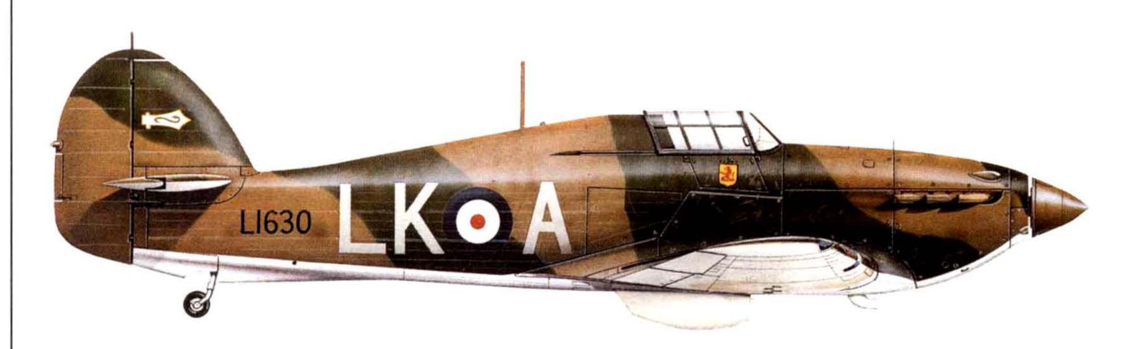
Aunque muestra un diseño idéntico al del Mk I de Kain, este aparato llevaba una hélice de paso variable de Havilland de tres palas, lo que le daba una ventaja considerable sobre los Hurricane dotados de hélice Watts de madera de la Airscrew Company. El P2569 fue uno de los primeros de su tipo construidos por los contratistas Glosters a finales de 1939; este caza llegó directamente de fábrica al Sqn. nº 73 a principios del nuevo año. Una vez en Francia, lo pilotó habitualmente el jefe de la Escuadrilla "A", el Flt. Lt. Reg. "Unlucky" Lovett, que se ganó su apodo tras una serie de sucesos desafortunados entre los que se incluía el derribo por error de un Potez Po 637 francés al oeste de Verdun el 21 de diciembre de 1939, y las graves quemaduras de sus manos en el primer día de la *Blitzkrieg* tras ser derribado por el fuego defensivo de un Do 17.



10

Hurricane Mk. I P2923 del Sqn. nº 85, pilotado por el Flg. Off. A. G. Lewis, Castle Camps, junio de 1940

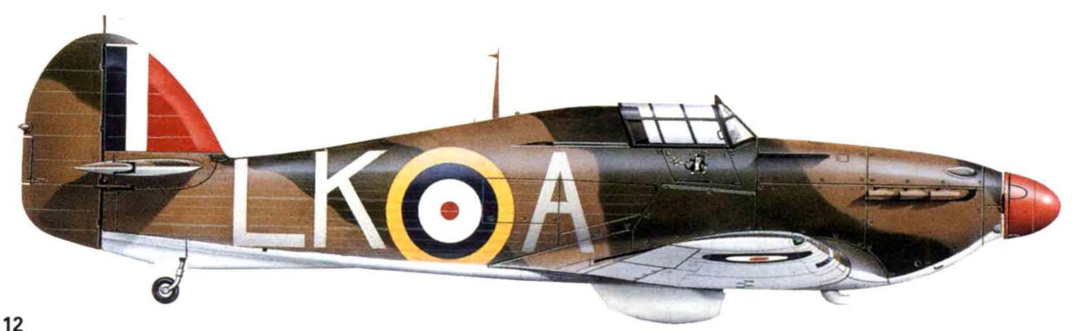
El P2923 formaba parte de una remesa de más de doce Hurricane que se entregaron al Sqn. nº 85 a finales de mayo o principios de junio para sustituir a los que dejaron abandonados en Francia tras la rápida evacuación de la unidad desde Boulogne a Debden, el 20 de mayo. En los diez días de la *Blitzkrieg*, la unidad perdió 24 Hurricane en combate, regresando del continente con tan sólo tres aparatos. No obstante, hizo pagar un alto precio a la *Luftwaffe*, pues sus pilotos se anotaron 90 derribos confirmados. Uno de sus componentes más exitosos era el sudafricano Albert Lewis, cuya anotación de siete derribos en Francia incluía cinco Bf 109E derribados el 19 de mayo. Este caza se perdió la tarde del 18 de agosto mientras lo pilotaba otro as, compañero del Sqn. nº 85 y buen amigo del propio Lewis, "Dickie" Lee; fue visto por última vez por su OC, Peter Townsend, mientras daba caza a tres Bf 109E sobre el mar, a unos 17 kilómetros de la costa de Essex. Nunca se encontraron los restos del P2923 ni del Flt. Lt. Lee.



11

Hurricane Mk. I L1630 del Sqn. nº 87, pilotado por el Plt. Off. W. D. David, Lille/Seclin, mayo de 1940

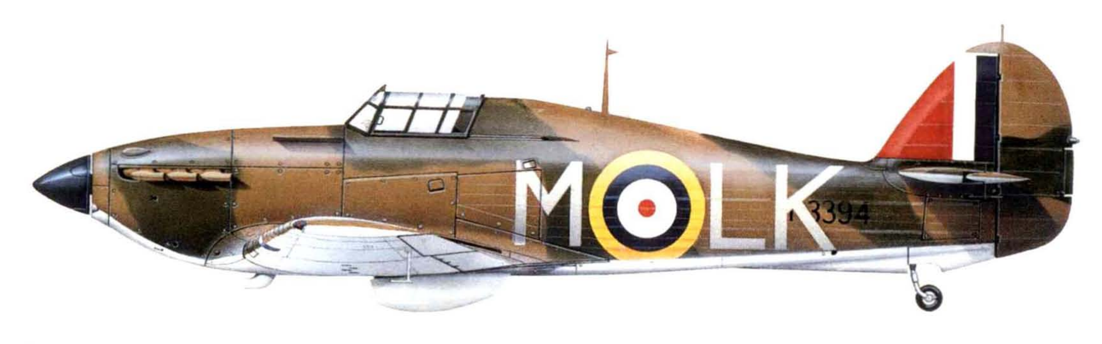
Este aparato de alas enteladas formaba parte de la remesa original de 20 Hurricane I de hélice bipala entregados al Sqn, nº 87 en Debden entre julio y septiembre de 1938, en sustitución de los Gladiator I de la unidad. Este avión fue enviado al continente junto con el resto de su escuadrón 24 horas después de que Gran Bretaña le declarase a guerra a Alemania. Tras pasar ocho meses de relativa inactividad en el Norte de Francia, el L1630 sufrió diez días de combates casi constantes durante la Blitzkrieg antes de quedar finalmente abandonado (casi seguro que en Merville) por parte del Sqn. nº 87, durante la retirada del Sqn hacia la costa del Canal. Durante aquel periodo, lo pilotó casi en exclusiva el piloto de antes de la guerra Dennis David, que parecía no dar importancia en combate a las peores prestaciones de este caza a causa de la "hélice Watts" original. De hecho, logró 7 derribos y 2 derribos compartidos (además de un octavo derribo en solitario en el "bipala" L1870), tres sin confirmar y 2 dañados mientras pilotaba el L1630 entre el 10 y el 19 de mayo.



12

Hurricane Mk. I P2798 del Sqn. nº 87, pilotado por el Flt. Lt. I. R. Gleed, Exeter, agosto de 1940

Se trata de otro "LK-A" y, al igual que el L1630, también esta máquina causó estragos en la *Luftwaffe* en 1940. Parece probable que el Sqn. nº 87 tuviese *dos* Hurricane con el mismo código en servicio durante al menos 72 horas a mediados de mayo de 1940. El P2798 fue construido por Gloster bajo licencia a finales de marzo de 1940, y fue enviado el 5 de abril a la MU nº 20 para las últimas pruebas de vuelo y retoques en la estructura. De allí pasó a mediados de mayo al Sqn. nº 87 en Lille/Seclin como reposición, pues la unidad había perdido diez Hurricane en los primeros seis días de la *Blitzkrieg*.



13

Hurricane Mk. I P3394 del Sqn. nº 87, pilotado por el Plt. Off. J. R. Cock, Hullavington, 26 de julio de 1940

El P3394 fue uno de los cinco Hurricane destinados al Sqn. nº 87 en Church Fenton el 28 de mayo de 1940, como parte de la recuperación de la fuerza operativa de esta unidad. El P3394 lo usó el as australiano de la Batalla de Francia "Johnny" Cock para anotarse su sexto derribo la noche del 26 de julio. Éste fue el único éxito de Cock con el P3394, aunque este caza lo utilizó también el Flt. Sgt. I. J. Badger (3 derribos, 4 probables y 6 dañados) para anotarse el derribo probable de un Ju 88 y daños a un Bf 109E durante la feroz batalla de Portland, el 25 de agosto.



14

Hurricane Mk. I W9145 del Sqn. nº 245, pilotado por el Sqn. Ldr. J. W. G. Simpson, Aldergrove, diciembre de 1940

John Simpson era un veterano del combate en la región del norte de Escocia y en la costa francesa, y alcanzó la categoría de as el 7 de junio de 1940 como jefe de escuadrilla con el Sqn. nº 43. Las lesiones le mantuvieron apartado del vuelo hasta otoño. El 30 de noviembre, volando con el Sqn. nº 43, añadió otro derribo probable a su cuenta, y de allí fue enviado a Irlanda del Norte para ponerse al mando del Sqn. nº 245. Una vez en Aldergrove escogió el W9145, fabricado por Gloster, como avión personal. Hizo que le pintaran su insignia del bufón y la tabla de victorias en la puerta de la cabina de este aparato.



15

Hurricane Mk. I P3931 del Sqn. "Polaco" nº 302, pilotado por el Flg. Off. W. S. Król, Northolt, 15 de octubre de 1940

Król era un experimentado piloto que se anotó victorias (2 derribos, 1 compartido y 1 probable) tanto con su Fuerza Aérea Polaca en Septiembre de 1939 como más tarde con la *Armée de l'Air* francesa (3 derribos compartidos, según los archivos franceses) entre abril y junio de 1940. Król llegó a Inglaterra pasando por el norte de África en julio. Al mes siguiente se unió al Sqn. "Polaco" nº 302, y entró en combate con esta unidad hacia el final de la Batalla de Inglaterra. El único derribo de Król en este periodo lo logró con el P3931 sobre Hawkings, y fue un Bf 109E. Este Hurricane quedó inservible tan sólo tres días después, al ser uno de los cinco Hurricane del Sqn. nº 302 que se estrellaron en o cerca del hipódromo de Kempton Park cuando sus pilotos se perdieron entre la niebla al regresar a Northolt tras una patrulla sin incidentes. Cuatro de los pilotos murieron en este trágico accidente, incluyendo al piloto del P3931, el Plt. Off. británico P. E. G. Carter, que intentó saltar en paracaídas cuando sólo estaba a unos 15 metros del suelo.



16

Hurricane Mk. I P3901 del Sqn. "Polaco" nº 303, pilotado por el Flg. Off. W. Urbanowicz, Northolt, septiembre de 1940

Parece difícil que hubiese algún Hurricane sirviendo en el Sqn. nº 303 en la segunda mitad de 1940 y que fuese pilotado por tantos ases, vigentes o futuros, como el P3901. Unos nueve pilotos que obtuvieron cinco o más derribos volaron en patrullas de combate con este avión, y el Flg. Off. Witold Urbanowicz y el Sgt. Stanislaw Karubin lograron derribar aviones alemanes con este aparato. El P3901 estuvo durante poco tiempo en servicio con el Sqn. nº 615 antes de ser enviado al Sqn. nº 303 a mediados de Septiembre, donde el caza permaneció en manos de los polacos hasta el 3 de enero de 1941.



17

Hurricane Mk. I V6665 del Sqn. "Polaco" nº 303, pilotado por el Flt. Lt. J. A. Kent, Northolt, septiembre de 1940

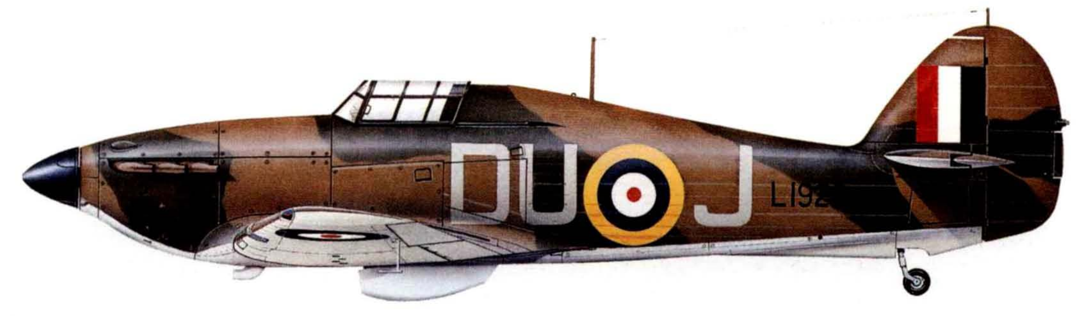
Este avión fue uno de los cinco Hurricane que se entregaron al Sqn. nº 303 el 7 de septiembre para reponer las pérdidas de la unidad durante la primera semana de combate constante. Poco después de su llegada, al V6665 se le pintó una banda roja en la cola para indicar su asignación al jefe de escuadrilla, el canadiense "Johnny" Kent. Éste pilotaba el avión el 9 de septiembre cuando derribó a su primera víctima, un Bf 110. El V6665 volvió a tener éxito el 26 de septiembre, cuando el Sgt. Tadeusz Andruszko derribó un He 111 cerca de Portsmouth. Sin embargo, apenas 24 horas después cayó derribado por un Bf 109E. En esta acción murió Andruszko.



18

Hurricane Mk. I V7503 del Sqn. "Polaco" nº 303, pilotado por el Flg. Off. M. Pisarek, Leconfield, noviembre de 1940

Otro avión que se traspasó al Sqn. nº 253 en la primera semana de enero de 1941 en Leconfield. Este caza construido por Hawker había sido entregado de fábrica en Northolt el 27 de septiembre. Lo pilotó Marian Pisarek (11 derribos y 1 compartido, 1 probable y 1 dañado), y este caza le ayudó a lograr la categoría de as cuando el 7 de octubre derribó un Bf 109E sobre el sur de Londres. También usó el V7503 para lograr su cuarto derribo (un Bf 110) 48 horas antes. Finalmente, el V7503 se entregó a la FAA en febrero de 1942 para su conversión en un Sea Hurricane.



19

Hurricane Mk. I L1926 del Sqn. "Checo" nº 312, pilotado por el Plt. Off. A. Vasatko, Speke, octubre de 1940

En otoño de 1940, el L1926 de alas enteladas era uno de los más antiguos Mk I aún en servicio en el frente. En principio fue destinado al Sqn. nº 3 en Kenley, en abril de 1939. Formaba parte de la primera remesa de nueve Hurricane (todos ellos modelos antiguos, con prefijo L) que se entregó al recién formado Sqn. nº 312 en Duxford, el último día de agosto de 1940.



20

Hurricane Mk. I P3059 del Sqn. nº 501, pilotado por el Plt. Off. K. N. T. Lee, Gravesend, 18 de agosto de 1940

Este avión fue el último de cuatro Mk I del Sqn. nº 501 derribados en tan sólo dos minutos sobre Canterbury en la tarde del 18 de agosto, por el *Staffelkapitän* del 9./JG 26, *Oberleutnant* Gerhard Schöpfel.

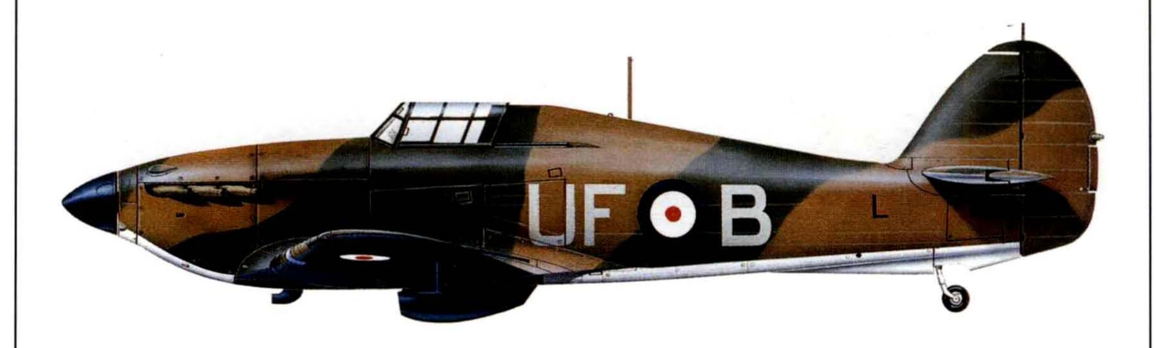
Herido en la pierna, y con su Hurricane en llamas, Lee puso en invertido su tocado caza y se dejó caer en paracaídas a 17.000 pies. Debido a la atmósfera enrarecida a esa altura (y también por los informes sobre pilotos alemanes que disparaban a los hombres que saltaban en paracaídas), Lee decidió hacer caída libre hasta los 6.000 pies, donde finalmente abrió el paracaídas.



21

Hurricane Mk. I V6799 del Sqn. nº 501, pilotado por el Plt. Off. K. W. Mackenzie, Gravesend, 18 de agosto de 1940

Ken Mackenzie fue uno de los más victoriosos pilotos de Hurricane de la RAF en otoño de 1940, al anotarse entre octubre y noviembre 8 derribos y 3 derribos compartidos, y 2 dañados y 1 dañado compartido. Estaba en el Sqn. nº 501. El V6799 llegó a Kenley 24 horas después que Mackenzie, y este irlandés empleó el caza para derribar un Bf 109E el 5 de octubre, seguido del derribo compartido y otro derribo en solitario de dos *Emil* dos días después. En la segunda de estas victorias, tras ver cómo su enemigo se precipitaba al mar, Mackenzie voló de vuelta a la costa inglesa, pero le atacaron otros dos *Emil*. Mackenzie logró hacer un aterrizaje forzoso en un prado cerca de Folkestone sin causar aún más daños al V6799.



22
Hurricane Mk. I (número de serie desconocido) del Sqn. nº 601, pilotado por el Flg. Off. W. H. Rhodes-Moorhouse, Tangmere, julio de 1940

Cuando apareció en una serie de fotografías que tomó Charles E. Brown durante una visita al Sqn. nº 601 en Tangmere, a principios de julio de 1940, este avión sólo tenía visible el prefijo L de su número de serie en la parte trasera del fuselaje. Este antiguo caza tampoco tenía las reglamentarias escarapelas con reborde amarillo, bandas de alerón, parte inferior pintada de color cielo y números de código más grandes. Cuando Brown tomó esta foto, este Hurricane estaba a punto de realizar un vuelo con su piloto "Willie" Rhodes-Moorhouse; este piloto de antes de la guerra se anotaría 5 derribos y 4 derribos compartidos y 4 probables antes de morir en combate sobre Turnbridge Wells, el 6 de septiembre.



23
Hurricane Mk. I R4194 del Sqn. nº 615, pilotado por el Flg. Off. A. Eyre, Kenley, agosto de 1940

El R4194 construido por Gloster fue otro Hurricane victorioso, usado por el piloto de antes de la guerra del Sqn. nº 615 Tony Eyre para anotarse 4 derribos, 2 probables y 1 dañado entre el 20 y el 28 de agosto, logrando un recuento final de 8 derribos y 2 derribos compartidos, 2 probables y 6 dañados. No pudo aumentar su cuenta al caer derribado y ser hecho prisionero cuando mandaba el Ala de North Weald en Marzo de 1942. Durante toda su carrera en el frente, el R4194 perteneció al Sqn. nº 615; estuvo durante cuatro meses en esta unidad en verano y otoño de 1940, antes de su traslado a la FTS nº 9 el 7 de diciembre.

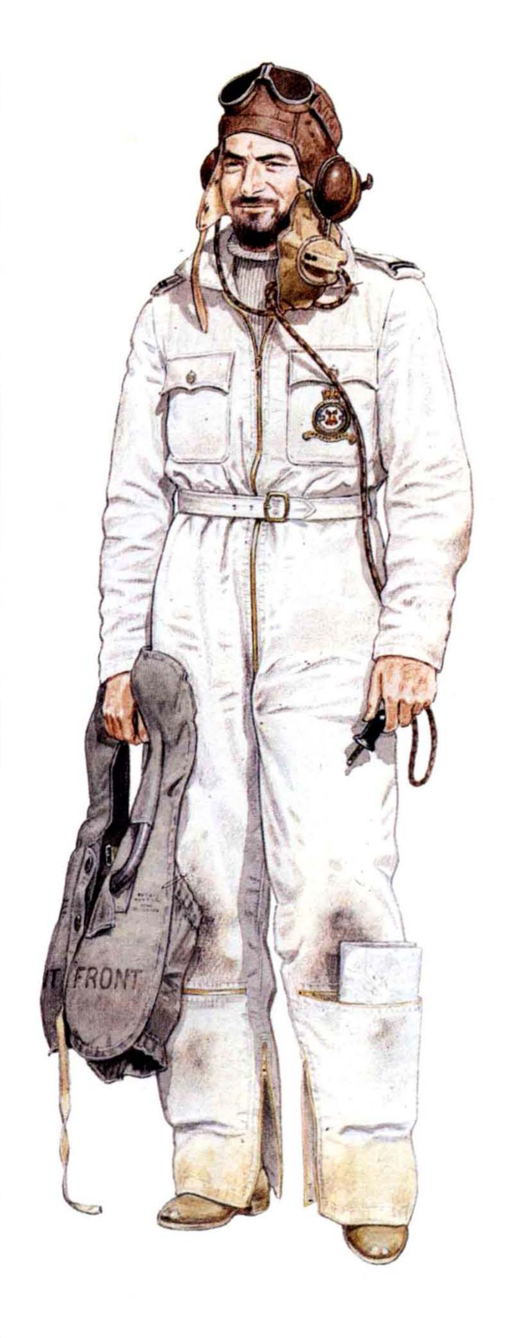






Figura 1
Flg. Off. E. M. "Imshi" Mason del Sqn. nº 274, Amiriya, Egipto, noviembre de 1940

El barbudo Flg. Off. Ernest "Imshi" Mason, del Sqn. nº 274, aparece aquí vistiendo su gastado mono de vuelo blanco de antes de la guerra, que lleva cosido en el bolsillo izquierdo de la pechera la insignia del Sqn. nº 80 (su anterior unidad). Bajo el mono viste un jersey de color crudo y cuello vuelto, y lleva puesto el casco de vuelo de Tipo B. Unida al casco, podemos ver una máscara de oxígeno de Tipo D, mientras que las gafas de Mason son las Mk. II de antes de la guerra. Su chaleco salvavidas sin pintar es el modelo de 1932, y calza zapatos de desierto con el ante prácticamente desgastado.

Figura 2
Sqn. Ldr. Douglas Bader, OC del Sqn. nº 242, Coltishall, septiembre de 1940

Es la inconfundible figura del Sqn. Ldr. del Sqn. nº 242, Douglas Bader, en septiembre de 1940. Viste un impecable uniforme de vuelo Sidcot, modelo de 1930, sobre un igualmente impoluto traje de combate de oficial. También los zapatos con puntera de acero de Bader han sido limpiados a conciencia, y sólo el añadido de un pañuelo de seda azul con puntos blancos (cuya finalidad era evitar que el piloto se lastimase el cuello al estar oteando el cielo constantemente durante el combate) aporta un toque personal al vestuario de vuelo de este carismático jefe de escuadrón.



Figura. 3
Flg. Off. E. J. "Cobber" Kain del Sqn. nº 73, Rouvres, Francia, a mediados de mayo de 1940

El Flg. Off. E. J. "Cobber" Kain del Sqn. nº 73 viste el uniforme estándar de oficial de la RAF (obsérvese la banda de su DFC bajo las alas y la ausencia de bolsillo en la cintura), pero el as neozelandés de gran estatura ha sustituido la brillante camisa de color azul pálido por un jersey blanco, que protegía mejor su cuello. El color del jersey coincide con el de sus gruesos calcetines, bajo las botas de vuelo del modelo de 1936. Kain era un personaje bastante natural, y a menudo llevaba desabrochados un par de botones de la guerrera para dejar al aire su amuleto de la suerte, un tiki (dios maorí) de jade verde, que llevaba colgado de una cadena del cuello, junto con las chapas de identificación. Sobre su hombro derecho lleva un casco y un respirador de gas.

Figura 4
Sgt. J. H. "Ginger" Lacey del Sqn. nº 501, Bétheniville, Francia, a mediados de mayo de 1940

El Sgt. J. H. "Ginger" Lacey del Sqn. nº 501 aparece sujetando su voluminoso paracaídas de "tipo asiento" y sus guantes de vuelo de tipo guantelete, en una pausa entre misiones en Bétheniville, en Francia, a mediados de mayo de 1940. Lleva el uniforme de campaña de aviador, de nuevo con el botón superior de la guerrera desabrochado, y conserva la camisa estándar y la corbata como corresponde a un suboficial. Sus botas son también del modelo de 1936, y puede verse el cable y la clavija del radiotransmisor y el tubo de oxígeno sobre su hombro derecho.

Si bien no entró en combate durante la "Guerra Falsa", el Plt. Off. M. M. Stephens del Sqn. nº 3 recuperó pronto el tiempo perdido, Entre el 12 y el 20 de mayo se anotó 8 derribos (además de 3 sin detalles) y 1 dañado, siendo ascendido a jefe de escuadrilla tras sólo cuatro días en combate. Entre el 10 y el 16 de mayo, el Sqn. nº 3 perdió siete pilotos muertos (incluyendo a su OC y a uno de sus jefes de escuadrilla) y uno hecho prisionero, además de 13 Hurricane inutilizados. A su regreso a Inglaterra, Stephens fue condecorado con la DFC y ascendido a OC del recién formado Sqn. nº 232 en julio de 1940, y compartió el primer derribo de esta unidad el 23 de agosto. Cosechó aún más éxitos con el Hurricane mientras estuvo agregado como piloto a la Fuera Aérea Turca a principios de 1941, antes de regresar a la RAF y ponerse al mando del Sqn. nº 80 en el norte de África. En octubre de 1942, "Mike" Stephens se presentó voluntario para servir en Malta, justo a tiempo de participar en el "Blitz" final sobre la isla; se unió al Sqn. nº 249 como líder de escuadrón supernumerario, antes de asumir la jefatura del Sqn. nº 229. Al pilotar por primera vez el Spitfire V, Stephens apreció enormemente las mayores prestaciones de este modelo frente a las de los Hurricane I y II tropicalizados que había pilotado con anterioridad; logró derribar 6 aviones además de 2 derribos compartidos, 1 probable y 4 dañados entre el 10 y el 18 de octubre. Como muestra de la intensidad del combate durante aquel periodo, Stephens fue derribado y obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en dos ocasiones diferentes. Abandonó Malta como líder del Ala Hal Far en enero de 1943, para regresar al Reino Unido y pasar el resto de la contienda como Instructor Jefe de Vuelo en la OTU núm. 3 (la guerra en Europa finalizó justamente cuando fue enviado a Norteamérica como oficial de enlace con la USAAF). El recuento final de "Mike" Stephens fue de 15 derribos y 3 derribos compartidos (además de 3 sin detalles), 1 probable, 5 dañados y 2 derribos no oficiales con la Fuerza Aérea Turca *(foto: Norman Franks).*

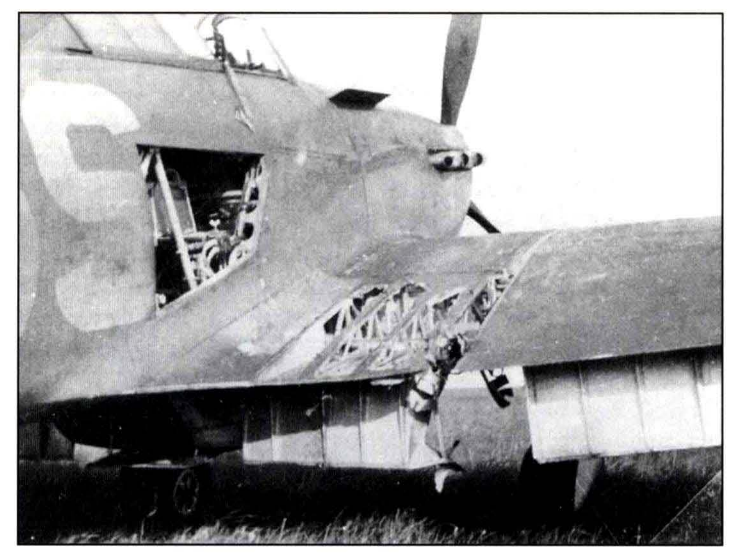
"El R/T resultaba inútil, por lo que perseguimos a los aviones enemigos por separado. Ataqué a varios de ellos, persiguiendo a uno detrás de otro, para finalmente centrarme en uno de ellos; le ataqué hasta que se le pararon ambos motores y bajó el tren de aterrizaje, viró bruscamente a derechas y cayó en picado hacia el suelo. Logró recuperarse del picado, pero me pareció ver una gran nube de polvo cuando dicho aparato enemigo se estrelló aparentemente contra el suelo. Seguí atacando a otros aviones enemigos hasta agotar mi munición. Durante estos ataques, era obvio que mis disparos estaban causando daños en varios de ellos, pues despedían humo negro o bajaban el tren de aterrizaje. Otros escuadrones y el resto de la sección seguían atacando, y pudimos ver a numerosos aviones enemigos perdiendo altura mientras volaban en dirección Este; casi seguro que no lograron regresar a su base".

Tras anotarse dos derribos en el curso de esta acción, Carey estaba de nuevo en el aire tan sólo 90 minutos más tarde, cuando unos He 111H del I./KG 27 bombardearon Merville poco después de las 21.00 horas. En compañía del Flg. Off. "Dickie" Ball (que moriría el 4 de junio de 1940 en un campo de prisioneros, a causa de las heridas sufridas en combate tres días antes) y del Plt. Off. M. M. Stephens (18 derribos y 3 compartidos, 1 probable, 5 dañados y 2 derribos no oficiales), Carey entró en combate contra los bombarderos (pilotando de nuevo el L1932) poco después de despegar, casi al anochecer. Despachó rápidamente a uno de los Heinkel y regresó a la base antes de que le engullese la oscuridad. Gracias a este último derribo del 10 de mayo, se convirtió en el tercer as de la RAF durante la guerra.

La contribución de las unidades recién llegadas y de aquellos elementos de caza de la BEF que se vieron inmersos en combate por primera vez de forma continuada (los Sqn. nº 607 y 615 y, en menor medida, los Sqn. nºs 85 y 87) fueron uno de los pocos aspectos favorables a los aliados en aquel 10 de mayo. Las unidades de Battle y de Blenheim sufrieron pérdidas enormes en sus intentos por detener la invasión alemana, especialmente a causa de las mortíferas unidades móviles de artillería antiaérea que acompañaban a las unidades de la Wehrmacht en su empuje hacia el oeste. En lo que respecta a los cazas, y aunque los escuadrones de Hurricane no se desenvolvieron tan mal ni mucho menos, los escuadrones de la AASF no tuvieron más remedio que evacuar sus bases de Rouvres y Vassincourt y desplazarse hacia el oeste, tras una serie de bombardeos bien dirigidos que dejaron inservibles dichas bases.

Aunque la Fuerza Aérea Holandesa se topó el 10 de mayo con grandes cantidades de Bf 109 y Bf 110, las unidades de Hurricane se "alimentaron" casi exclusivamente de una dieta de bombarderos de la *Luftwaffe* en este primer día de la Operación *Yellow*. Pero esta tendencia cambió en 24 horas, al mismo tiempo que el Grupo nº 11 envió patrullas formadas por todo un escuadrón desde las bases del sudeste de Inglaterra para ayudar a los holandeses en apuros.

Dichas unidades de Hurricane, operando en territorio extraño, con pocos mapas para orientarse y al límite de su radio de acción, tuvieron suerte dispar aquella jornada. El Sqn. nº 17 salió de patrulla desde Martlesham Heath durante la tarde del día 11, mientras que los Sqn. nºs 32 y 56 (unidades pertenecientes también al Grupo nº 11) realizaban simultáneamente operaciones en las costas belga y holandesa. Sin embargo, sólo la primera unidad de las citadas entró en combate real, pues sus dos escuadrillas (12 aviones en total) se enfrentaron a numerosas formaciones de Bf 109E del I./JG 1 en una serie de duros combates.



Una vez en Francia, el Hurricane demostró enseguida que era capaz de soportar daños considerables en combate. Según los detalles que se conservan en el archivo fotográfico del Museo de la RAF, esta fotografía corresponde a un aparato del Sqn. nº 17 que regresó a la base avanzada de la unidad en Norrent-Fontés tras una patrulla entre Cambrai y Valenciennes en la tarde del 19 de mayo de 1940. En el curso de la misma, la unidad se encontró con un Do 17P (del 3.(F)/11) y con sus Bf 109E de escolta, derribando al Dornier y anotándose la destrucción de otros tres *Emil* (del I.(J)/LG 2). A su vez, el Sqn. nº 17 perdió dos Hurricane frente a los cazas Messerschmitt, con un piloto muerto y el otro capturado. Este avión en concreto, con código "YB-S", aparentemente también sufrió daños en este combate; los impactos de ametralladora han dejado al aire las cuadernas del borde de salida del plano derecho, y un impacto de cañón ha destrozado una parte del *flap* del plano derecho. Por suerte para el desconocido piloto de este aparato, el depósito principal de combustible del ala derecha (inmediatamente delante de la zona dañada) parece haber quedado indemne. También falta el panel que cubre el compartimiento de radio del avión y las botellas de oxígeno, pero a juzgar por la falta de daños alrededor de este hueco, puede que lo retirase el personal de tierra tras el regreso del Hurricane a su refugio. Generalmente, cuando un aparato sufría daños de esta magnitud era necesario retirarlo del frente y enviarlo a unas instalaciones especializadas de reparación *(foto: Museo de la RAF)*.

Como la mayoría de unidades de caza basadas en el Reino Unido, el Sqn. nº 17 seguía utilizando las tácticas reglamentarias de antes de la guerra, basadas en la formación cerrada de tres aviones, denominada vic o sección. La distancia entre aviones era de sólo unos 10 metros, y cuatro vics formaban un escuadrón; la sección delantera iba siempre encabezada por el oficial al mando. Generalmente, los vics guardaban un código de colores: el del líder era rojo, la segunda sección amarilla (y ambas formaban la Escuadrilla "A"), mientras que la tercera era azul y la última verde (y formaban la Escuadrilla "B"). La RAF adoptó la formación en vic sencillamente porque los estrategas de la fuerza aérea opinaban que ya no se producirían combates de caza contra caza, dadas las altas velocidades que alcanzaban los cazas modernos. La edición de 1938 del *Manual de Tácticas Aéreas* de la RAF explicaba de modo conciso los motivos de la fuerza aérea para adoptar nuevas técnicas de caza en el siguiente párrafo:

"Ya no pueden producirse maniobras a altas velocidades en el combate aéreo, porque los efectos de la gravedad en el cuerpo humano durante los cambios bruscos de dirección a alta velocidad provocan la pérdida momentánea del conocimiento, dificultan el disparo con ángulo y no se puede tener precisión".

Se creía que los objetivos principales de los pilotos de caza de la RAF eran ahora los bombarderos, y dado que éstos solían volar en formaciones cerradas de vic de tres aparatos, escalonadas entre sí, pensaron que la formación ideal para combatirlos debía ser similar. Pero, por desgracia para los pilotos del Mando de Caza, sus homólogos alemanes pudieron comprobar durante la Guerra Civil española que los combates de caza contra caza no eran ni mucho menos cosa del pasado; el principal as de aquel conflicto, el *Leutnant* Werner Mölders, ideó toda una serie de técnicas de combate basadas en la formación *Rotte* de dos aviones, bien separados.

Para cuando el Sqn. nº 17 se encontró con los cuatro *Schwarm* (un *schwarm* se componía de dos *Rotten*) del I./JG 1, patrullando el sector de La Haya a Rotterdam, los pilotos alemanes confiaban mucho más en la validez de sus tácticas que sus contrarios e inexpertos británicos. Esto se puso de manifiesto cuando los Bf 109 provocaron grandes pérdidas en su primera pasada atravesado la lenta formación de Hurricane. Mientras éstos intentaban no chocar unos con otros o permanecer junto a sus líderes de sección cuando reaccionaban al grito de "avión enemigo a tu cola", tres cazas Hawker (todos ellos de la Escuadrilla "A") cayeron mortalmente dañados. También la Escuadrilla "B" recibió un duro castigo en los primeros momentos del combate, perdiendo dos Hurricane casi de inmediato.

De los cinco pilotos derribados, dos murieron, dos fueron capturados y uno (el OC de la unidad, el Sqn. Ldr. G. C. Tomlinson) logró regresar a Martlesham Heath 48 horas después. Por su parte, el Sqn. nº 17 se anotó el derribo de tres *Emil* y un cuarto probable, además de dos aviones de re-

conocimiento Hs 126 derribados poco después de que cesase el combate de cazas.

Hacía ya tiempo que las unidades de la AASF habían abandonado la formación vic a la hora de enfrentarse a los alemanes, adoptando en cambio tácticas muy similares a las empleadas tanto por la *Luftwaffe* como por sus aliados franceses. Este cambio le reportó grandes beneficios al Sqn. nº 1, en particular al atardecer del 11 de mayo, cuando la unidad llevó a cabo su más exitosa acción individual de toda la Batalla de Francia. La Escuadrilla "A", compuesta por cinco Hurricane, despegó de inmediato de su base en Berry-au-Lac para interceptar un ataque de bombardeo que se aproximaba a la cercana ciudad de Reims. La modesta fuerza de Hurricane, dirigida por el jefe de escuadrilla Flt. Lt. "Johnny" Walker, avistó rápidamente a los atacantes: 30 Do 17Z del III./KG 76, escoltados por 15 Bf 110C del I./ZG 26. Con el fin de aprovechar el factor sorpresa, Walker hizo maniobrar hábilmente a su grupo para situarse por encima y por detrás de la escolta de cazas, antes de dar el "tally ho" (¡A por ellos!). Paul Richey era uno de los atacantes:

"Entramos rápido en formación cerrada, cada uno con un 110 y maniobrando para cogerles la cola. Escogí el que iba más atrás de los dos de la línea de popa, que estaban haciendo un viraje ceñido a la izquierda. Él rompió dejando a su número 1 cuando había completado medio círculo y ciñó su viraje, pero me coloqué fácilmente por dentro de él, sin dispararle hasta que estuviera a menos de 50 yardas, y disparando entonces una breve ráfaga por el tercer cuadrante. Para mi sorpresa, salieron despedidos una gran cantidad de trozos, piezas del carenado del motor y trozos de la carlinga. Mientras pasaba por encima de él, en un viraje a izquierdas, observé entre horrorizado y fascinado cómo despedía humo a la vez que entraba en barrena. Recuerdo que dije 'Dios mío, qué espantoso' cuando su cola repentinamente giró a un lado y se partió. Mientras, las llamas devoraban el fuselaje. Pero entonces vi un pequeño paracaídas blanco abierto a su lado. ¡Bien!

Había transcurrido medio minuto escaso, pero cuando eché un vistazo rápidamente a mi alrededor, vi otros cuatro 110 que caían derribados: uno con la cola desprendida, el segundo en barrena, el tercero cayendo verticalmente en llamas y el cuarto ascendiendo con 45° en un viraje a izquierdas, en pérdida, con un pequeño Hurricane a su cola disparándole, escupiendo destellos y largas llamaradas rojas. Nunca lo olvidaré.

Todos los 110 a mi nivel estaban calurosamente enzarzados, por lo que busqué por encima de mí. 'Sí, aquellos cabrones de allá arriba pronto serán un problema'. Tres de aquellos astutos chicos estaban fuera de la lucha, ascendiendo como locos en formación de ala para poder abalanzarse sobre nosotros. A mí me quedaba mucha munición, por lo que ascendí tras ellos con la sobrealimentación conectada. Iniciaron un suave viraje a derechas, y mientras subía miré a mi alrededor. Había otros tres a la derecha viniendo hacia mí, pero estaban por debajo. Alcancé al 110 más retrasado de los tres que iban por encima de mí, que se incendió tras un par de ráfagas y cayó en picado envuelto en llamas. Entonces piqué a por el trío que venía por la derecha y disparé una ráfaga corta al líder, de frente.

Me volví, pero ellos estaban ahí, igual que los otros dos de arriba. En un momento me encontré en el centro de lo que parecía un montón de 110, aunque tan sólo eran cinco. Sabía que apenas tenía la velocidad o la altitud necesaria en mi 'ala de madera' (L1685) para huir en picado, por lo que decidí quedarme y hacerlo lo mejor posible. Aunque mi aparato era más maniobra-

ble a esta altitud que los *hunos,* me resultaba imposible conseguir un tiro desde detrás porque cada vez que tenía casi alineado a uno, me pasaban las trazadoras de algún otro situado en mi cola. Lo único que podía hacer era seguir ciñendo y virando, y cuando un 110 pasaba por detrás de mí, hacer un viraje lo más cerrado posible, casi en barrena con motor a fondo, y volar recto hacia él, disparar rápido una ráfaga, y empujar la palanca hacia delante y picar por debajo de su morro. A continuación intentaba tirar hacia arriba, en un viraje ascendente y pronunciado, para encontrarme con el siguiente caballero.

Obviamente ellos no podían atacar todos a la vez sin colisionar, pero varias veces me encontré en el vértice de un cono formado por el fuego de cañón y de ametralladora de tres de ellos. Su táctica consistía principalmente en picar, ascender y entrar disparándome con ángulo de tiro. Parecían disparar a lo loco. Esta maniobra se contrarrestaba fácilmente virando hacia ellos y saltando sobre sus cabezas, obligándoles a ceñir en la subida hasta que entraban en pérdida y tenían que descender. Pero yo no disfrutaba de este maratón. Al contrario, mi boca estaba cada vez más y más seca y me sentía cada vez más desesperado y agotado. ¿Se les terminará la munición? ¿Se largarán de una vez? Sabía que no podía aguantar mucho más.

Después de lo que pareció una eternidad (realmente resultaron ser al menos 15 minutos, que es un tiempo excepcionalmente largo para un combate aéreo), estaba descendiendo directamente hacia un 110 que ascendía hacia mí. Ambos disparamos, y yo creí haber aguantado demasiado y que íbamos a colisionar. Empujé violentamente la palanca hacia delante. Hubo una imponente explosión justo delante de mí. Por un instante mi mente se quedó en blanco. Mi avión parecía estar cayendo fuera de control. Entonces, cuando una humareda negra empezó a salir del morro y envolvió toda la cabina, y una oleada de calor y el reflejo de las llamas se extendían por la cabina oscura, me dije 'Venga, ¡vámonos de aquí!'; tiré del bulón de mi arnés, abrí la carlinga y me tiré fuera, de cabeza, por la derecha".

Rickey sobrevivió a esta experiencia sin mayores daños, y volvió al Sqn nº 1 al día siguiente, donde se le reconocieron dos victorias. Los cuatro pilotos restantes (el Flt. Lt. P. R. Walker, los Flg. Off. M. H. Brown y J. I. Kilmartin, y el Sgt. F. J. Soper) habían regresado a la base sanos y salvos después de los combates, donde igualmente se reconoció que cada uno había destruido un par de Bf 110 (los cinco pilotos implicados en esta acción memorable habían alcanzado ya la categoría de as el 20 de mayo). Como una nota a esta acción, hay que decir que recientes estudios de los archivos de la *Luftwaffe* han revelado que entonces la I./ZG 26 sólo reconoció la pérdida de *dos* Bf 110 durante este combate.

El Sqn. nº 73 también logró un éxito importante el día 11, cuando tanto "Fanny" Orton como "Kobber" Kain añadieron más victorias a sus respectivas cuentas. Otro piloto de las antípodas que disfrutó de una larga serie de éxitos en estos primeros días de la *Blitzkrieg* fue el Flg. Off. Leslie Clisby del Sqn nº 1, natural del sur de Australia, que se convirtió en un as en estas fechas tras la destrucción de dos Bf 110 del I./ZG 2: había destruido un par de Do 17 veinticuatro horas antes, además de un *Zerstörer* y un Bf 109E en días consecutivos (el 1 y el 2 de abril).

Aunque obviamente no fueron conscientes del hecho en aquel momento, los Sqn. nºs 85 y 87 del Ala de Caza nº 60 obtuvieron también sus primeros ases el día 11 de mayo. El Sgt. Garry Nowell, de esta última unidad, se anotó el derribo de un Do 17 –él reclamaba haber destruido otros cua-

tro bombarderos Dornier (todos de la *Stabsstaffel* StG 2) pero este punto no pudo ser confirmado–. Como ya se indicó en el capítulo anterior, Nowell estuvo implicado en el último derribo en el curso de la "Guerra Falsa" por parte del BEF, el 9 de mayo, que puso fin a siete meses de inactividad en combate tanto para él como para su unidad. ¡En las 72 horas siguientes a su primer derribo, Nowell derribó dos Hs 126 y 2,5 (posiblemente 7,5) Do 17, además de tener que efectuar dos aterrizajes forzosos con dos Hurricane dañados en combate en días consecutivos!

El Flt. Lt. "Dickie" Lee del Sqn. nº 85 añadió otras cuatro victorias en 48 horas a la única que tenía desde el 21 de noviembre de 1939, aunque también él fue derribado (esta vez por fuego antiaéreo) poco después de anotarse su quinta victoria; fue prisionero de la Wehrmacht durante un breve periodo de tiempo, pero se escapó y logró regresar a territorio aliado.

ESCOLTA DE BOMBARDEROS

La clave de la *Blitzkrieg* era la movilidad y, para facilitarla, los alemanes tenían que asegurarse de que los puentes de carreteras vitales sobre los diferentes ríos y canales de Bélgica y Holanda permaneciesen intactos. Las arterias principales a través de las cuales las divisiones Panzer de la Wehrmacht entraron en los Países Bajos pasaban por dos estructuras clave (los puentes de Vroenhoven y Veldwezelt), que cruzaban el río Maas en Maastricht. La RAF se dio cuenta rápidamente de que la única manera de impedir el avance de los alemanes durante el tiempo necesario para intentar reagrupar a los ejércitos aliados en retirada, y lanzar una contraofensiva, era destruir esos puentes.

En la mañana del 12 de mayo, cinco tripulaciones voluntarias del Sqn. nº 12, equipado con aviones Battle, partieron de su base en Amifontaine con el propósito expreso de hundir los puentes de Vroenhoven y de Veldwezelt, que poco después de su captura quedaron protegidos por, literalmente hablando, cientos de baterías antiaéreas móviles. Ocho Hurricane del Sqn. nº 1, liderados por su carismático OC, el Sqn. Ldr. P. J. H. "Bull" Halahan, proporcionaban escolta de caza en esta operación.

Cuando la formación se aproximaba a Maastricht, los Hurricane fueron interceptados por 16 Bf 109E del 2./JG 27, y las dos fuerzas entraron en combate. El siguiente informe de esta acción figura en el Libro Oficial de Registro de Operaciones del Sqn. nº 1:

"Los Hurricane (excepto Kilmartin) interceptaron a cinco de los Messerschmitt 109. El avión del Flg. Off. Brown fue alcanzado dos veces y descendió dentro de nubes para dirigirse de vuelta a la base. El Flg. Off. Clisby vio estrellarse un 109 después de que lo atacara Soper, mientras él atacó a otro que también cayó derribado. Los Flg. Off. Lorimer y Soper atacaron a un 109 que cayó en picado hasta el nivel del suelo y fue visto en el último momento despidiendo humo. El Plt. Off. Boot atacó a dos 109 y disparó una larga ráfaga a uno de ellos, pero entonces sufrió el ataque de otros aviones que le dañaron el plano derecho. Mientras tanto, Kilmartin atacó a dos He 112 (se trataba realmente de Bf 109) cuando se lanzaban en picado sobre los Hurricane; disparó a uno y lo vio virar y precipitarse verticalmente dentro de nubes. A continuación le atacaron dos 109 y el He 112 restante; hizo unos cuantos virajes pronunciados y disparó una ráfaga al He 112, sin advertir daño alguno. El Plt. Off. Lewis fue derribado y cayó en llamas, pero Clisby y Soper le vieron saltar en paracaídas".

Al mismo tiempo que esto ocurría, los Battle seguían adelante a baja altitud hacia los puentes, pero dos de ellos fueron rápidamente derribados por

los *Emil* atacantes. Los bombarderos restantes tuvieron sus objetivos a la vista antes de que otros dos sucumbieran al fuego desde tierra. El tercer Battle, plagado de orificios a causa de la artillería antiaérea, tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en su regreso a casa. Ninguno de los puentes recibió ni tan siquiera un rasguño durante esta misión suicida, pero murieron seis tripulantes del Sqn. nº 12 y siete fueron capturados. El líder de la formación, el Flt. Lt. Donald Garland y su observador, el Sgt. Tom Gray, fueron condecorados a título póstumo con la Cruz Victoria por su participación en esta operación.

El Sqn. nº 1 también sufrió pérdidas sobre los puentes del Maas; Lewis y Halahan cayeron derribados, aunque estuvieron de vuelta en su unidad en 24 horas. Los aviones de Soper, Brown y Boot sufrieron todos ellos daños de diversa consideración durante los combates con los Bf 109, pero lograron llegar sanos y salvos a Berry-au-Bac. Al menos, los pilotos del Sqn. nº 1 se anotaron los derribos de cuatro *Emil* y dos Hs 126 a resultas de esta operación, incluyendo al "He 112" con el que "Killy" Kilmartin obtuvo su estatus de as (en realidad fue uno de los cuatro Bf 109E del 2./JG 27 cuyo derribo fue confirmado; los registros de la *Luftwaffe* sólo reconocieron la pérdida de un *Emil.*

Se había planeado una segunda oleada sobre los puentes holandeses con los aviones del Segundo Grupo desde Inglaterra; unos 24 Blenheim IV de los Sqn. nº 15 y 107 salieron de su base de RAF Wattisham, en Suffolk, pocos minutos antes de la "masacre" de los Battle sobre el Maas. Los bombarderos contarían con escolta de Hurricane I de los Sqn. nºs 85 y 87 hasta sus objetivos, y tal y como ocurriera con el Sqn. nº 1, se vieron rápidamente envueltos en un desesperado combate con una fuerza combinada de aviones de la *Luftwaffe* que incluían He 111P, Do 17, Ju 87, Ju 88 y Bf 109E del JG 27.

A pesar de sus denodados esfuerzos, los pilotos de los Hurricane no pudieron evitar que se repitiera el resultado de las misiones de los Battle y de los Blenheim de aquella mañana, en las que no menos de doce bombarderos cayeron derribados. El Sqn. nº 15 perdió exactamente la mitad de sus efectivos por el fuego antiaéreo, unos seis Blenheim se estrellaron alrededor del objetivo, mientras que el Sqn. nº 107 perdió también dos de sus bombarderos por disparos desde tierra y otros dos interceptados por el 2./JG 27.

El Sqn. nº 87 también sufrió pérdidas, cuando dos Hurricane cayeron derribados al noroeste de Lieja (ambos derribos se los anotó el Adjutant del *Geschwaderstab* JG 27, el Hauptmann Adolf Galland). Sus víctimas fueron el Sgt. Frank "Dinky" Howell y el Flg. Off. Jack Campbell; este último resultó muerto en el ataque. Galland describió más tarde sus primeras victorias de la II Guerra Mundial en su *best seller* autobiográfico *The First and The Last* (Methuen & Co. 1955):

"Es cierto que el primer derribo puede influir sobre toda la carrera futura de un piloto de caza. Muchos de aquellos a quienes se les ha denegado durante largo tiempo su primera victoria sobre el oponente, bien por desafortunadas circunstancias o bien por mala suerte, sufren una gran frustración o desarrollan complejos de los que tal vez nunca puedan librarse. Yo fui afortunado, mi primer derribo fue un juego de niños.

No vimos muchos ingleses en aquellos días. Ocasionalmente nos topábamos con algunos Blenheim. Los belgas solían pilotar Hurricane anticuados (viendo sus hélices de dos palas, Galland asumió que estos Hurricane I eran aviones belgas, cuando de hecho se trataba de aparatos de la BEF), con los que incluso los más experimentados pilotos podrían haber hecho muy poco contra nuestros nue-

vos ME-109E. Nosotros les superábamos en velocidad, en régimen de ascenso, en armamento y sobre todo en experiencia de vuelo y en entrenamiento.

Por lo tanto, no resultó particularmente heroico el que mi compañero de vuelo y yo nos lanzáramos, 5 millas al oeste de Lieja y desde una altitud de alrededor de 12.000 pies, sobre una formación de ocho Hurricane volando 3.000 pies por debajo de nosotros. La maniobra se había practicado innumerables veces. Los Hurricane aún no nos habían descubierto. No sentí ni la excitación ni la fiebre propia de una cacería. '¡Vamos, defendeos!' pensé mientras tenía a uno de los ocho en mi visor de tiro. Me acerqué más y más sin ser visto. '¡Alguien debería alertarle!'. Pero eso habría sido incluso más estúpido que los extraños pensamientos que atravesaban mi cabeza en ese momento. Le disparé mi primera ráfaga desde una distancia que, considerando la situación, era demasiado grande. Yo estaba clavado en el objetivo. El pobre diablo finalmente notó de qué se trataba. Fue bastante torpe con la acción evasiva, puesto que le llevó a la línea de tiro de mi compañero.

Los otros siete Hurricane no hicieron ningún esfuerzo por venir en ayuda de su camarada en desgracia, sino que se dieron a la fuga en todas direcciones. Tras un segundo ataque, mi oponente cayó en espiral perdiendo su cola. Se desprendían partes del plano. Disparar otra ráfaga hubiera sido un derroche de munición. Inmediatamente fui detrás de otro de los Hurricane que se habían dispersado. Éste trató de escapar lanzándose en picado, pero me coloqué rápidamente en su cola a una distancia de 100 yardas. El belga hizo un medio tonel y desapareció por un agujero entre las nubes. Yo no perdí su traza y le volví a atacar desde muy cerca. Su avión aceleró durante un segundo, entró en pérdida y cayó verticalmente hacia el suelo desde una altura de sólo 1.500 pies."

Mitigando levemente la primera desgracia en vuelo del Sqn. nº 87 en el curso de la Batalla de Francia, el Plt. Off. W. Dennis David se anotó el derribo de un He 111, con lo que aumentó su cuenta hasta 5,5 victorias en sólo 72 horas. Era el segundo as de la unidad. Sus compañeros del mismo Ala de Caza nº 60, encuadrados en el Sqn. nº 85, coronaron también a su segundo as de la guerra

Este Hurricane I del Sqn. nº 501 está en rápido proceso de puesta a punto en Bétheniville entre dos salidas, durante los primeros días de la *Blitzkrieg*. Obsérvese que todo el equipo de tierra tiene colocado el casco de acero en previsión de una visita sorpresa de los Bf 109E que merodeaban la zona. Las insignias de tela pegadas sobre la boca de las armas de este Hurricane han sido atravesadas, lo cual indica que el piloto ha entrado en acción durante el vuelo anterior. Probablemente, en ese momento está dando un informe verbal de su acción al Oficial de Inteligencia (IO) de la unidad mientras se repara y reposta el avión. El piloto (con su sucio mono de vuelo blanco) y el IO aparecen enfrascados en la conversación en el margen derecho de la fotografía *(foto: Frank Mason)*.



cuando el Sgt. "Sammy" Allard reclamó el derribo de dos He 111P del KG 54, aumentando su cuenta de bombarderos Heinkel hasta cinco en 72 horas.

En el primer día de la *Blitzkrieg*, una tercera unidad había cruzado el Canal hacia Francia junto con los Sqn. nos 3 y 79; sin embargo, al contrario que ellos, fue asignada a la AASF en lugar de al componente aéreo. El Sqn. nº 501 "County of Gloucester" se desplazó a Béthenville, al este de Reims, desde su base en Tangmere en la tarde del día 10, y obtuvo su primer derribo antes de que acabara el día. Desde entonces, la unidad estuvo en permanente actividad, y el día 12 sus pilotos, volando solos, fueron la única fuerza de caza disponible para el Ala de Caza nº 67, puesto que el Sqn. nº 1 estaba implicado en la operación de los puentes de Maastricht y el Sqn. nº 73 se encargaba de patrullar la zona más alejada al Oeste.

Se concedieron 11 victorias a los pilotos del Sqn. nº 501 en esa fecha, una de ellas al que sería posteriormente as de 7 victorias, el Plt. Off. K. N. T. "Hawkeye" Lee, como él mismo rememoró en la obra *Doce días de mayo* de Cull, Lander y Weiss (Grub Street, 1995):

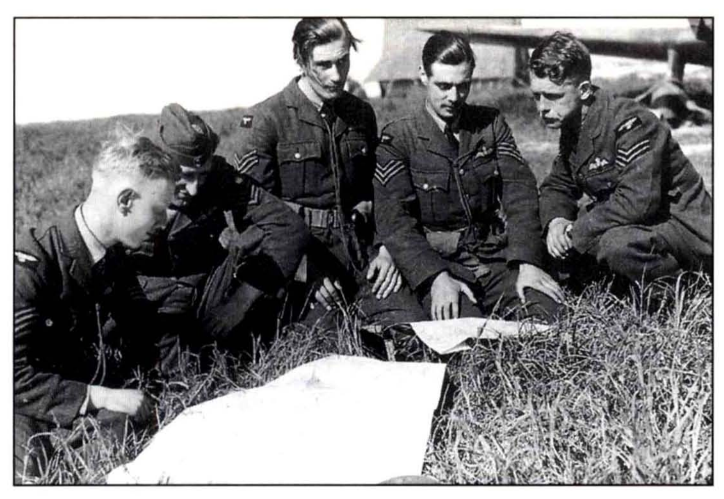
"Me ordenaron volar a retaguardia (de perro) y pude observar explosiones de bombas por debajo, luego divisé cuatro Dornier 17 volando 4.000 pies por debajo. Me puse delante de la formación y moví mis alas, señalando al enemigo (se estaba manteniendo silencio radio total para no advertir de nuestra presencia en Francia). Me dirigí hacia el enemigo y seguí el procedimiento clásico; ceñir arneses, conectar el armamento, bajar el asiento, ajustar el visor sobre el plano del avión objetivo con un alcance de 300 yardas. Mientras ocurría esto los Dornier se pusieron en formación vic, con uno en el interior. Viré hacia ellos, buscando confiadamente a mis compañeros por encima del hombro, seguro de que estarían efectuando a mi lado una formación similar a la practicada infinitas veces en el Ataque de Caza nº 2, pero… ¡allí no había nadie! Me había embarcado en aquello por mi cuenta, y logré derribar un Dornier (tal y como confirmó la artillería francesa) y dañar a otro, y con 37 impactos en mi propio avión".

Los compañeros de la sección de Lee habían sido rechazados por los Bf 110C de escolta de los Do 17Z (del II./KG 3). El I./ZG 2 logró derribar tanto al líder de la sección, Flg. Off. Cam Malfroy (quien, según algunas fuentes, alcanzó más tarde la categoría de as), y al Flg. Off. Michael Smith (este último piloto murió en el ataque). Aunque el Sqn. nº 501 logró numerosos éxitos en aquel día, a cambio el coste fue de dos pilotos muertos y cuatro Hurricane derribados.

Aunque el día 12 de mayo se perdieron menos Hurricane (13) que en los dos días anteriores de la Operación Yellow (15 por día), habían muerto unos cinco pilotos. Resulta significativo que 6 de los 13 cazas derribados sucumbieran al armamento de los Bf 109E, en esta primera ocasión en que las unidades de la BEF se enfrentaban con un número importante de estos aparatos. En un intento de hacer buenas las pérdidas, se desplegó el Sqn. nº 504 "County of Nottingham" desde Debden a dos aeródromos del componente aéreo en Bapaume (Escuadrilla "A") y en Vitry (Escuadrilla "B").

El 13 de mayo, la Wehrmacht comenzó sus ataques sobre el centro de Francia rompiendo las defensas por Sedan con al menos cinco divisiones Panzer. Más al norte, los comandantes británicos y franceses reconocieron que la situación en Holanda estaba perdida y replegaron de inmediato sus tropas hacia el noroeste de Francia. Las cosas no iban mejor en la vecina Bélgica, donde los aliados se retiraban de forma constante hacia la costa del Canal.

El 13 de mayo, tres leales pilotos de la AASF alcanzaron la categoría de as durante las interceptaciones de las ya tradicionales oleadas de bom-



Aproximadamente la tercera parte de todos los pilotos de Hurricane que participaron en la Batalla de Francia eran suboficiales; estos cinco son del Sqn. nº 501. Simulan el estudio de mapas del área de Béthenivìlle en atención al fotógrafo, y todos estos pilotos acabaron convirtiéndose en ases del Hurricane en esta unidad. Son, de izquierda a derecha: el Sgt. J. H. Lacey (28 derribos, 5 probables y 9 dañados); el Flt. Sgt. A. D. Payne (5 derribos); el Sgt. P. C. P. Farnes (7 derribos y 2 compartidos, 1 derribo posible, 2 probables y 11 dañados); el Sgt. P. F. Morfill (6 derribos, 1 compartido y 4 dañados); y el Sgt. D. A. S. McKay (14 derribos, 2 más y 1 compartido sin detalles, 1 sin confirmar y 3 más sin detalles, y 4 dañados). Durante las primeras etapas de la *Blitzkrieg* esta escena informal solía repetirse antes de cada vuelo con suboficiales, dado que estos hombres rara vez participaban en las reuniones previas a un vuelo. El Sgt. Ken "Tubby" Campbell del Sqn. nº 73, un veterano tanto de la "Guerra Falsa" como de la *Blitzkrieg* (y que más tarde alcanzaría la graduación de jefe de escuadrón) decía lo siguiente acerca del papel de un buen suboficial: "Puede ser difícil de creer, pero en aquellos días los pilotos suboficiales no asistían a las reuniones de vuelo, ¡ni siquiera teníamos mapas! Nuestro trabajo consistía en seguir a nuestro jefe (oficial), y pegarnos a él incluso durante el combate".
Sin embargo, según se fueron perdiendo en combate más y más oficiales, los suboficiales más curtidos en el combate fueron ocupándose de dirigir a los pilotos supervivientes, tomando el mando tanto en formaciones de sección como de escuadrilla *(foto: Norman Franks)*.

barderos alemanes de primera hora de la mañana. El Jefe de la Escuadrilla "B" del Sqn. nº 73, el Flt. Lt. John Scoular, lideró una sección de tres Hurricane contra una formación de 36 aviones que se dirigía contra Reims, reclamando el derribo de un He 111P del KG 55. El trío de pilotos de caza de la RAF fue entonces sorprendido por los Bf 110C de escolta, que derribaron a un Hurricane, dañado previamente por fuego cruzado desde otro *Zerstörer*.

Menos de una hora más tarde, la Escuadrilla "B" del Sqn. nº 1 se encontró también una fuerza considerable de He 111P y Bf 110C de escolta, al sudeste de Vouziers. Los cinco Hurricane se internaron en el grupo de más de 40 aviones y unos treinta minutos después, una vez que el enfrentamiento terminó, habían logrado derribar cuatro Heinkel del KG 55 además de otros dos *Zerstörer*. El as australiano Les Clisby reclamó el derribo de dos He 111 y de un Bf 110 (a añadir a sus seis derribos previamente registrados, tres Hs 126 y tres Bf 109E, obtenidos el día anterior), mientras que el Flg. Off. P. W. O. "Boy" Mould derribó un avión de cada tipo que llevaban su cuenta hasta 5 1/3. Lideró este ataque el Flt. Lt. P. P. Hanks, jefe de la Escuadrilla "B", que compartió el derribo del He 111 restante con otros dos pilotos, para alcanzar la puntuación de cinco. Durante estos combates resultaron destruidos cuatro Hurricane, tres del Sqn. nº 1 y un único avión del Sqn. nº 73.

Otros dos encuentros posteriores de ese día permitieron a un pequeño y pelirrojo sargento piloto del Sqn. nº 501 encontrarse con el enemigo por primera vez. El Sgt. J. H. "Ginger" Lacey logró sobreponerse a su excitación para acabar rápidamente con un He 111H del KG 53 y con un Bf 109E no identificado (el primero en su unidad), seguido de un Bf 110 C durante una segunda salida posterior por la tarde. Lacey obtuvo sus dos primeros derribos mientras patrullaba solo sobre Sedan, separado de su sección después de retrasarse en su salida desde Béthenville cuando su motor rehusó ponerse en marcha. El autor Richard Townshend Bickers hizo un acertado comentario referido a las relaciones entre oficiales y suboficiales pilotos en estas primeras etapas de la guerra, describiendo los hechos del día 13 de mayo en su volumen, *Ginger Lacey – Fighter Pilot* (Pan Books, edición de 1969).

"Estaba horrorizado de encontrarse repentinamente ajustando las cuentas a un bombardero Heinkel 111". "Un Heinkel grande y gordo, totalmente aislado", como recuerda con deleite. Pero realmente fue un momento horripilante para él; no porque se tuviera que enfrentar de inmediato con la perspectiva de que le disparasen, sino porque inesperadamente se requería de él un esfuerzo de iniciativa y de decisión para el cual no le habían entrenado. Era un sargento piloto, y por lo tanto se suponía que no podía pensar por sí mismo. Necesitaba urgentemente a su jefe de escuadrilla. Al menos, deseaba el liderazgo de un jefe de sección experimentado, cualquiera que fuera su graduación. A sus 23 años de edad, a pesar de las 600 horas de vuelo anotadas

en el libro y del año de entrenamiento profesional en su haber, para un sargento piloto que no tenía experiencia en combate y que comparativamente era un novato en el servicio, era legítimo anhelar a su jefe de escuadrilla.

Otros seis Hurricane se habían perdido el día 13 de mayo a manos de los cazas alemanes, y aunque los pilotos de la RAF aseguraron haber derribado diez cazas por su parte, realmente tan sólo destruyeron cinco. En aquella misma fecha se destinaron otros 32 pilotos más (con sus Hurricane) a Francia como sustitución de refresco; no obstante, su eficacia era algo reducida, dado que la mayoría de ellos procedían directamente de OTU.

Aparte de los nuevos tripulantes y aviones, la BEF se vio aún más reforzada por la llegada de secciones de tres o de seis aviones desde unidades estacionadas: en Inglaterra dentro del Grupo nº 11. El Sqn. nº 615 dio la bienvenida a pilotos de los Sqn. nºs 229, 151 y 601; el Sqn. nº 607 recibió hombres de los Sqn. nºs 242, 245, 151 y 601; el Sqn. nº 3, tripulantes de los Sqn. nºs 32, 56 y 253, y el Sqn. nº 85 pilotos de los Sqn. nºs 145 y 213. A pesar de recibir este grupo variopinto de hombres y máquinas, los Sqn. con base en Francia tuvieron que arreglárselas sin más tripulaciones de tierra, lo que aumentó considerablemente su carga de trabajo en lo relativo a mantenimiento y a las reparaciones de los daños en combate.

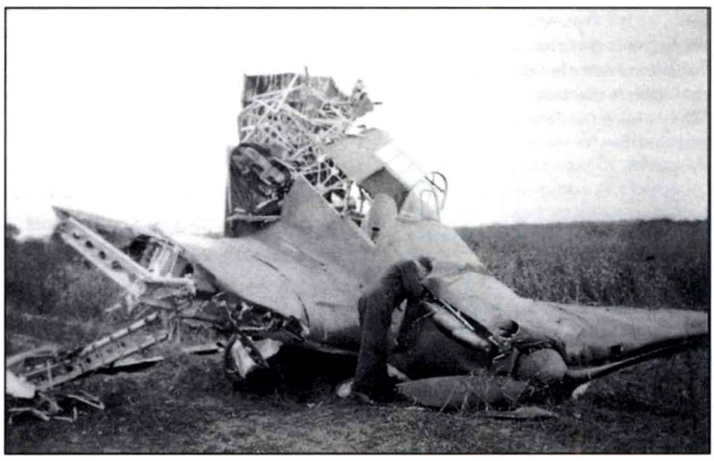
EL DÍA DEL DESASTRE

En el cuarto día de la Operación *Yellow*, el componente de caza de la BEF sufrió cuantiosas pérdidas en combate, con alrededor de 27 Hurricane derribados, 22 de ellos a manos de cazas Messerschmitt. Además fallecieron al menos 15 pilotos (y el decimosexto murió el día 19 de mayo por las heridas sufridas en esa fecha), incluyendo al as más destacado del Sqn. nº 1, Les Clisby (los historiadores discuten acerca de si murió el día 14 o el día 15 de mayo). Había salido apresuradamente con otros cinco Hurricane de la Escuadrilla "B" para dar alcance a una gran formación de Bf 110 que había sobrevolado el aeródromo del Sqn. nº 1 a 15.000 pies y, como sus compañeros, tuvo que esforzarse para interceptar a los Messerschmitt del I./ZG 26 volando tan alto.

La formación cambió su rumbo inesperadamente, lo que por fin permitió a los pilotos de los Hurricanes abalanzarse sobre ellos. En el combate consiguiente, lograron abatir algunos Bf 110, pero el Sqn. nº 1 perdió a los Flg. Off. Clisby y L. R. Lorimer. Prosser Hanks también fue derribado, tal y como describió en *Doce días de mayo:*

"Nos situamos sobre ellos y piqué verticalmente sobre el líder, disparando una ráfaga con un ángulo de interceptación, y voló por los aires. No quedó nada de él, solo pequeños trozos. Después tiré hacia arriba en un viraje ascendente a izquierdas y vi a otro de ellos acercándose a mí en ángulo recto y disparándome por la izquierda; no estaba poniendo un ángulo de deflexión adecuado, y todos sus disparos pasaban por detrás de mí.

Ya estaba casi virando hacia él cuando mi avión fue alcanzado por algún



Este Hurricane I de las primeras series parece ser uno de los dos cazas Hawker perdidos por la Escuadrilla "A" del Sqn. nº 615 en el aeródromo de Le Touquet, durante un bombardeo al amanecer de He 111 del II./KG 27, el día 10 de mayo de 1940. Un caza en estas condiciones sería clasificado como avión categoría E (destruido en el suelo después de un bombardeo enemigo), según la RAF. La unidad estaba reequipándose por entonces con Hurricane ya que antes había usado Gladiator II. No obstante, cuando los Heinkel atacaron Le Touquet, el grueso de la escuadrilla se encontraba en su base de Abbeville, empleada durante la "Guerra Falsa". Aquel ataque, según señalara el OC, Sqn. Ldr. J. R. Kayll (7 victorias y 1 compartida, 2 victorias sin confirmar, 5 más posiblemente confirmadas, 2 probables y 6 dañados) en *Doce días de mayo*, significó para la 615 escuadrilla el comienzo de la *Blitzkrieg:*

"Nos bombardearon por la mañana muy temprano. Los pilotos estaban alojados en un castillo abandonado a unas cuantas millas del aeródromo, y nos despertaron las bombas. Supusimos que se trataba de prácticas de los franceses, puesto que no habíamos recibido aviso de ninguna clase. Hasta que no recibimos una llamada desde el aeródromo, no nos dimos cuenta de que la guerra había empezado" *(foto: Norman Franks).*

otro enemigo situado detrás de mí, y de repente me vi empapado en glicol caliente. No llevaba puestas las gafas y la maldita sustancia me cegó totalmente. No sabía dónde estaba y de alguna forma entré en barrena. No lograba ver nada y la cabina se estaba poniendo condenadamente caliente, por lo que solté el arnés y abrí la carlinga para salir, pero no podía. Cada vez que lo intentaba era impulsado hacia atrás. Entonces empecé a gritar, pero dejé de hacerlo y de una forma o de otra salí".

Clisby no tuvo tanta suerte, siendo alcanzado por un proyectil de cañón que incendió su Hurricane (P2546) justo por delante de la cabina provocando su caída y su muerte. Al igual que su fecha de defunción, la puntuación de Clisby es también polémica. Los medios oficiales le acreditaban 16 victorias, un derribo compartido y uno sin confirmar, mientras que los historiadores han disminuido recientemente su cuenta a nueve victorias y tres compartidas.

Tres horas antes, el Plt. Off. Frank Carey fue alcanzado mientras pilotaba el L1932 cuando atacaba a un Do 17P del 3.(F)/11 al sur de Lovaina:

"Estaba atacando a un Do 17 que hizo repentinamente medio tonel, algo extraordinario para que lo haga una cometa de ese tamaño. Hice lo mismo y le seguí de cerca hacia abajo. Él estaba casi a la vertical; de hecho, el piloto estaba muerto, creo (Nota del Editor: estaba sólo herido) porque seguía cayendo recto. Pero antes de que me diera cuenta, el ametrallador trasero disparó y me dio bien de lleno".

Herido en la pierna, Carey tuvo que permanecer en el avión por la extraordinaria velocidad que había alcanzado mientras se lanzaba detrás del Do 17. Sobrevivió milagrosamente al aterrizaje forzoso de su caza, pero no volvió a volar durante el resto de la Batalla de Francia; con el derribo del Do 17 alcanzó una puntuación de trece victorias, dos compartidas y cuatro sin confirmar. Carey entraría de nuevo en acción cuando el Sqn. nº 3 participó en la Batalla de Inglaterra. Dado que la unidad perdió (al menos temporalmente) a su as más famoso, se reclutó a un nuevo piloto para llenar ese hueco: el Plt. Off. M. M. Stephens alcanzó la categoría de as durante la tarde del 14 de mayo al derribar a un trío de aviones (un Bf 109 E, un Ju 87 y un Hs 126) sobre Sedan de tal forma que su puntuación ascendió hasta seis. Para cuando su unidad fue evacuada de Francia, el 20 de mayo, su cuenta había alcanzado la cifra de 11 derribos.

Hubo también otros pilotos del Sqn. nº 3 que lograron éxitos en esta salida, anotándose la destrucción de 14 aviones además del trío de derribos de Stephens. Entre los que fueron acreditados con victorias estaban los futuros ases, el Flt. Lt. W. M. Churchill (4 victorias, 3 compartidas y dos indeterminadas; el día 14 de mayo fueron 3 Ju 87 y un cuarto sin determinar), Sgt. R. C. Wilkinson (7 victorias, 2 compartidas y uno dañado; el día 14 fueron 2 Bf 109E), el Flg. Off. C. A. C. Stone (5 victorias y dos compartidas; el día 14 fueron 1 Bf 109E y un Ju 87, además de un segundo Stuka como probable), el Sgt. A. H. B. Friendship (6 victorias, dos compartidas, uno dañado y otro dañado compartido; el día 14 un Bf 109E y un Ju 87) y el Plt. Off. C. G. St. D. Jeffries (3 o 4 victorias, 2 compartidas, 2 o 3 probables, 2 dañados, 6 victorias compartidas en el agua y 4 dañados compartidos también en el agua; 1 Bf 110 el día 14). Sorprendentemente, todos estos pilotos sobrevivirían a la guerra.

Los choques aéreos se intensificaron a lo largo de toda la línea del frente. La mayoría de los escuadrones de caza de la BEF que realizaban múltiples

patrullas, entraban en acción en todas ellas. Uno de los mayores encuentros tuvo lugar entre los Sqn. nº 85, 87 y 607 (en esta última unidad estaban incluidos un puñado de pilotos del Sqn. nº 242 que habían llegado desde Inglaterra hacía menos de una hora) y una gran formación de Hs 123 del II.(S)/LG 2 a baja cota, He 111P del I. y del III./KG 27 a media cota, y una poderosa fuerza de Bf 109E de escolta del II./JG 2. La batalla se desató cerca de Lovaina, donde el Sqn. nº 607 interceptó 15 Hs 123 y 45 *Emil*, mientras los restantes pilotos de Hurricane se las veían con los Heinkel.



Hacia el 20 de mayo de 1940 era normal en el norte de Francia encontrar imágenes como ésta. Los escuadrones de Hurricane de la BEF estaban siendo barridos tanto en el aire como en el suelo por cazas, bombarderos y aviones de ataque de la *Luftwaffe*. El Hurricane I L1898 del Sqn. nº 85 fue derribado al noroeste de Lille mientras lo pilotaba el Sgt. H. H. Allgood desde Lille/Seclin a Merville para ser reparado. Había sido declarado inservible el día anterior. El piloto suplente Allgood, que había llegado directamente al Sqn. nº 85 desde una OTU sólo 48 horas antes, escapó milagrosamente de este Hurricane incendiado y volcado, únicamente con daños leves. No obstante, moriría más tarde en combate (con el Hurricane L1928) el 10 de octubre de 1940 cuando volaba desde Kenley con el Sqn. nº 253. Los vencedores de Allgood el 16 de mayo fueron dos pilotos de *Emil*, el *Oberleutnant* Helmut Bolz y el *Unteroffizier* Hans-Joachim Hartwig, del 5./JG 2. Aparte del Sgt. Allgood y su avión, el Sqn. nº 85 sufrió ese día otros dos pilotos fallecidos, dos heridos y seis Hurricane destruidos *(foto: Museo de la RAF)*.

Uno de los sustitutos recién llegados dejó pronto su impronta, el Flg. Off. australiano I. B. N. "Hack" Russell, adscrito anteriormente al Sqn. nº 245, al anotarse cinco victorias. Sin embargo, en lo relativo a los tipos de avión, nunca pudieron determinarse. Al día siguiente participó en la destrucción de dos Do 17, pero también él fue derribado y herido. Cuando Russell se recuperó de sus heridas a finales de mayo, fue asignado al Sqn. nº 609, donde obtuvo otras dos victorias antes de desaparecer sobre Dunkerke el 1 de junio, cuando fue alcanzado en su Spitfire por un Bf 110. A los pilotos del Sqn. nº 607 se les atribuyó la destrucción de nueve aviones; uno de ellos se lo anotó el futuro as de diez victorias, el Flg. Off. J. M. Bazin. Los Sqn. nos 85 y 87 derribaron seis He 111, pues los ases Angus, David y Lee se anotaron dos cada uno.

Sin embargo, todos estos éxitos tuvieron un precio; el Sqn. nº 607 perdió tres pilotos (más uno del Sqn. nº 242) y el Sqn. nº 87 perdió 2. Esta última unidad perdió un tercer piloto durante una patrulla vespertina horas más tarde. Otras unidades golpeadas duramente en este día fueron el Sqn. nº 73, que perdió tres pilotos durante una serie de intensos combates contra Ju 87 y sus Bf 109E de escolta, sobre el campo de batalla de Sedan, y el Sqn. nº 504, que también perdió a tres hombres, incluyendo su OC, el Sqn. Ldr. J. B. Parnall (la primera pérdida de un jefe de escuadrón de caza).

Durante los tres días siguientes (del 15 al 17 de mayo) fue disminuyendo la amarga disputa por el control de los cielos sobre el rápido ejército invasor alemán; mientras tanto, ambas partes intentaban hacer buenas las respectivas pérdidas sufridas desde el día 10. A pesar de la notable disminución de combates aéreos, se perdieron al menos 51 Hurricane contando las pérdidas por acciones enemigas y por accidentes en las operaciones. Esta última cifra había subido apreciablemente desde el 10 de mayo debido a los crecientes niveles de fatiga que hacían mella sobre los pilotos, en servicio desde el principio de la *Blitzkrieg*. Este cansancio se manifestaba de formas distintas; al as del Sqn. nº 85, "Sammy" Allard, se lo encontró su personal de tierra dormido en la cabina de su Hurricane, tras aterrizar al final de otra patrulla más. Decidieron dejarle allí hasta la patrulla del amanecer del día siguiente, pero como seguía dormido cuando llegó la hora de enviarle de nuevo a volar, Allard fue enviado al hospital donde se le diagnosticó agotamiento.

Para el as del Sqn. nº 73, "Cobber" Kain, la fatiga de combate tuvo otra consecuencia más siniestra. Confundió unos Blenheim IV de reconoci-

miento fotográfico con Do 17 en dos días consecutivos, y dañó a los aviones en ambas ocasiones. A pesar de sus tendencias fratricidas, el as neozelandés siguió castigando duramente a la *Luftwaffe* desde el 10 de mayo en adelante, obteniendo ocho derribos en los primeros nueve días de la Operación *Yellow*, incluyendo una triple diana el día 19 de mayo. Por estas fechas, su íntimo amigo "Fanny" Orton había sido repatriado a Inglaterra tras sufrir heridas en un hombro durante un enfrentamiento, la tarde del día 15 de mayo, con los Bf 110C del I./ZG 2. A pesar de todo, él se anotó el derribo de dos Messerschmitt antes de que le derribasen.

A pesar de las continuas protestas del ACM Dowding, el 16 de mayo se envió a Francia el equivalente a cuatro unidades de caza. El Ministerio del Aire decidió enviar ocho grupos separados de otros tantos escuadrones de Hurricane, de tal forma que si una unidad se perdía en acción, la mitad restante, que permanecía en Inglaterra, podía emplearse como núcleo alrededor del cual se pudiera reconstruir la unidad rápidamente. Estos grupos se combinaron, una vez en Francia, en las siguientes unidades mixtas: la 56 con la 213, la 111 con la 253 y la 145 con la 601. También se combinaron otros grupos de los Sqn. n°s 229, 242 y 245 con unidades de la BEF que ya estaban formadas. Su llegada al continente supuso que todas las unidades de Hurricane de la RAF en el frente, excepto el Sqn. nº 46, estaban involucradas en ayudar a la causa francesa.

Dowding estaba tan horrorizado ante este hecho que envió una carta muy franca a sus "jefes" en Whitehall, exponiendo su punto de vista acerca de la "crisis de los Hurricane". El Capitán General dejó claro que, si se enviaban más cazas a Francia, no podría garantizarse la seguridad de las Islas Británicas. Los dos párrafos de esa histórica nota que se citan a continuación denotan claramente su posición al respecto del resultado de la Batalla de Francia y de la inminente Batalla de Inglaterra:

"Debo hacer notar que durante los últimos días se han enviado a Francia el equivalente a diez escuadrones; que los escuadrones de Hurricane que permanecen en el país han quedado seriamente mermados y que cuantos más escuadrones se envíen a Francia, mayor es el desperdicio de medios y más insistente la demanda de refuerzos. Debo por tanto reclamar, como un asunto de urgencia capital, que el Ministerio del Aire considere y decida el nivel mínimo de fuerzas que debe otorgarse al mando de combate para la defensa de este país, y que se me asegure que, cuando se alcance dicho nivel, no se enviarán más cazas al otro lado del Canal sea cual sea la urgencia o la insistencia en la solicitud de ayuda.

Estoy convencido de que, si se mantiene en el país una fuerza de combate adecuada, si la flota se mantiene y si las fuerzas propias se organizan de forma adecuada para resistir una invasión, seríamos capaces de defendernos en la guerra por nosotros mismos durante un tiempo, si no de forma indefinida. Pero si las fuerzas de defensa del territorio (Home Defense Forces) se agotan en un desesperado esfuerzo por remediar la situación en Francia, una derrota en Francia supondrá la completa e irremediable derrota final de este país".

Aparte de los Hurricane de refuerzo enviados a la BEF, también se enviaron 20 pilotos expertos al otro lado del Canal para sustituir a igual número de aviadores agotados por el esfuerzo de guerra. Uno de los pilotos enviados fue el Flt. Lt. Ian "Widge" Gleed, que realmente fue asignado el 12 de mayo al Sqn. nº 87 como jefe de escuadrilla suplente; sin embargo,

El Flt. Lt. Ian "Widge" Gleed y "Figaro" (P2798), de la película *Pinocho* de Walt Disney, posan para la cámara poco después de la llegada del primero como sustituto del jefe de escuadrilla de la Escuadrilla "A" del Sqn. nº 87 en Lille/Seclin, el 17 de mayo de 1940.





A falta de la sección exterior de sus alas y del conjunto estabilizador, el L2045 está subido en un tren francés de mercancías para su transporte a un puerto costero. No hay detalles disponibles acerca de dónde fue tomada esta foto, o cuándo. De la misma manera que es un misterio por qué ha llegado el Hurricane a este estado de desmantelamiento, ya que no se aprecian en su fuselaje señales de accidente o daños de combates. Este caza fue entregado al Sqn. nº 501 en Filton en julio de 1939, y acompañó a la unidad a Francia el 10 de mayo de 1940. Entró por primera vez en combate 24 horas más tarde, durante una solitaria salida de reconocimiento a Sedan, con el futuro as Flg. Off. "Gus" Holden a los mandos: "Eché un vistazo atrás y vi un escuadrón entero de Messerschmitt 109 formando en línea por detrás de mí; en ese momento sentí la necesidad de entrar inmediatamente en acción. Me di la vuelta y descendí verticalmente aplicando máxima potencia". Escapó a ras de las copas de los árboles después de que le alcanzaran en un plano. Una vez reparado, el avión fue utilizado al día siguiente por el Sgt. Paul Farnes, quien reclamó un derribo y otro compartido (dos He 111P del II./KG 55). La historia posterior del L 2045 en Francia se desconoce, pero tras su regreso a Inglaterra, el Hurricane fue asignado a la OTU núm. 6 y después al FTS núm. 9, antes de acabar en el Fleet Air Arm *(foto: Bruce Robertson).*

no llegó hasta el día 17 porque no le habían asignado un Hurricane, ¡y tuvo que ir en un buque de tropas! A pesar de ello, recuperó rápidamente el tiempo perdido. Un futuro as, el Plt. Off. R. P. "Bee" Beamont, decía lo siguiente acerca del efecto que tuvo la llegada de Gleed a aquella agotada unidad: "Gleed fue uno de nuestros pilotos de refresco y vino desde el Reino Unido para decirnos exactamente cómo había que hacer la guerra, ¡desde sus casi dos metros de altura! Pero no era un charlatán, valía tanto como su palabra y se abalanzaba de inmediato sobre el enemigo a la menor ocasión, con aparente deleite y con una absoluta falta de preocupación. Su espíritu era exactamente lo que se necesitaba para reforzar a los aturdidos supervivientes de la semana posterior al 10 de mayo."

EL PRINCIPIO DEL FIN

El 18 de mayo fue un día repleto de combates aéreos que empezaron al amanecer con un Do 17 derribado por el Flt. Lt. I. S. Soden de la Escuadrilla "B" del Sqn. nº 56 (que añadió 3 victorias y media a sus dos derribos anotados 24 horas antes; más tarde, ese mismo día, caería abatido defendiendo Vitry, alcanzado por un Bf 110C del II./ ZG 76 cuando realizaba su quinta patrulla desde la primera del amanecer) y acabaron con el Plt. Off. B. Van Mentz del Sqn. nº 504, dañando un Bf 109E al anochecer. Durante ese día, los pilotos de Hurricane se anotaron la destrucción de unos 57 aviones alemanes, además de otros 20 probables; realmente, la *Luftwaffe* sólo perdió 39 aparatos.

Tras dos días comparativamente tranquilos, la *Luftwaffe* reapareció de forma significativa, en apoyo del rápido empuje de los Panzer que entraban en Francia con dirección Oeste por Cambrai. Poco podían hacer las unidades de Hurricane para detener la oleada de la Wehrmacht sobre el terreno, aparte del impacto producido por los vuelos del Grupo nº 11; la Escuadrilla "B" del Sqn. nº 56, que contaba con unidades del Sqn. nº 229, había logrado derribar cinco He 111 24 horas antes, durante su primer combate. En un intento de seguir reforzando el decaído esfuerzo de combate de la BEF, se ordenó a las unida-

des con base en Inglaterra que operaran desde aeródromos franceses durante las horas de luz, para regresar a sus bases en el sudeste de Inglaterra al anochecer. De nuevo, estas unidades de refresco obtuvieron algún éxito durante su primer día en acción; los Sqn. nº 151 y 17 informaron de la destrucción de al menos 11 Ju 87 "sin escolta de cazas" en dos acciones separadas, mientras patrullaban respectivamente sobre Abbeville y Merville.

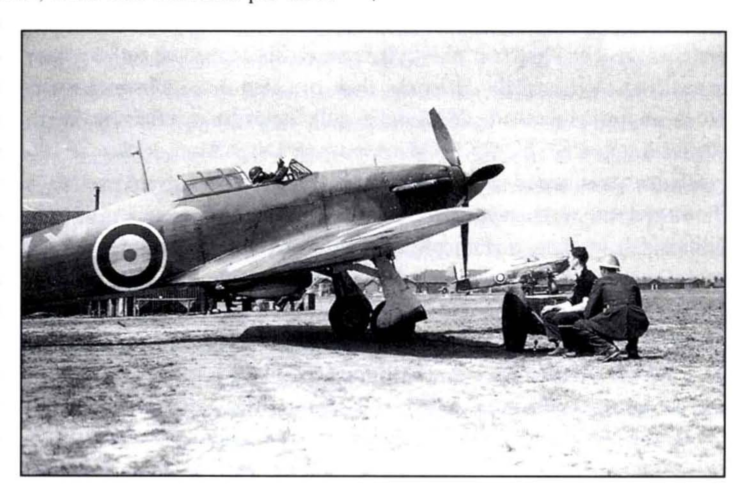
De la docena de unidades del Grupo nº 11 que volaban a diario desde el continente durante la fase final de la Batalla de Francia, los Sqn. nº 17 y 151 fueron de los más eficaces; los pilotos de esta última unidad se anotaron 16 derribos, para compartir el primer puesto en cifra de victorias con el Sqn. nº 56.

Entre los que obtuvieron derribos en la masacre de los Ju 87 del III.StG 51 y IV.(St)/LG 1, estuvieron los futuros ases del Sqn. nº 151, el Sqn. Ldr. E. M. Donaldson (5 victorias y una compartida, 3 victorias sin confirmar, uno dañado; el día 17 de mayo obtuvo 2 derribos y uno probable), el Flg. Off. R. M. Milne (14 victorias con una compartida, 1 derribo sin confirmar, uno probable y 11 dañados; un derribo el 17 de mayo) y el Plt. Off. J. R. Hamar (4 victorias, 2 sin confirmar y 1 dañado; el 17 de mayo una probable) y los futuros ases del Sqn. nº 17, los Plt. Off. K. Manger (5 victorias con 3 compartidas, 3 dañados y otros 3 compartidos; el día 17 de mayo se anotó 1 derribo y 1 dañado) y R. C. Whittaker (6 victorias y 2 compartidas, 1 victoria sin confirmar y 2 dañados; el 17 de mayo, uno).

Sin embargo, esta pequeña ventaja fue ampliamente desbordada por las pérdidas totales sufridas por los Hurricane durante los días 18 y 19 de mayo; al menos 68 cazas cayeron derribados o fueron obligados a realizar aterrizajes forzosos como consecuencia de importantes daños en combate. Murieron quince pilotos, ocho cayeron prisioneros y once más resultaron heridos. De todos los Hurricane perdidos, dos tercios fueron víctimas del siempre creciente número de Bf 109E y Bf 110C que se encontraban sobre la línea del frente. La situación estaba volviéndose aún más desesperada en tierra, donde se producían numerosos ataques aéreos sobre los aeródromos. Muchas unidades fueron sorprendidas por los Messerschmitt que merodeaban por la zona justo cuando estaban despegando o aterrizando; durante una de estas oleadas sobre Vitry, el 18 de mayo, murió el Flg. Off. de la Escuadrilla "B" del Sqn. nº 56, F. C. Rose quién, durante el mes de septiembre anterior, en la "Batalla de Barking Creek", había sido derribado por error.

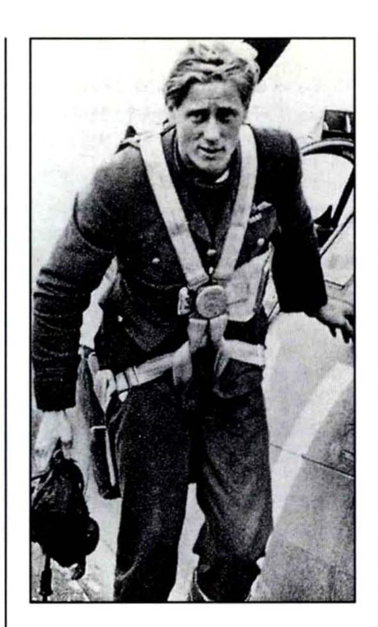
En un esfuerzo por evitar estos ataques por sorpresa, los escuadrones empezaron a replegarse cada vez más cerca de la costa del Canal incluso prácticamente a diario, teniendo que abandonar frecuentemente Hurricane inservibles detrás de ellos. Esta táctica afectó negativamente a la operatividad de las unidades y saturó las rutas de aprovisionamiento y las líneas de comunicación hasta el límite.

Independientemente de la aparente situación desesperada con la que se estaba enfrentando la BEF, las escuadrillas de Hurricane continuaron luchando con-



Sentados dentro de sus cazas con los correajes puestos, en el extremo del gran aeródromo de Lille/Seclin, dos pilotos del Sqn. nº 85 "sudan a chorros" bajo el cálido sol de primavera mientras permanecen en alerta inmediata hacia el final de la *Blitzkrieg*. Durante las semanas anteriores, diversos escuadrones de Hurricane habían sido sorprendidos en tierra por *Staffeln* de Bf 109 y Bf 110 que merodeaban la zona; para intentar detener los efectos potencialmente devastadores de estos ataques por sorpresa, las unidades de caza de la RAF habían empezado a mantener una sección de aviones en estado de alerta, tripulados y conectados a los carrillos acumuladores de arranque. Si se avisaba de aviones enemigos en las proximidades, o bien se disparaba una bengala o se les gritaba para avisar a la sección, ordenándoles el despegue inmediato. Tras la señal de listo de los pilotos, el personal de tierra presionaba los interruptores de conexión de los carrillos, enviando electricidad desde las baterías de arranque hasta los motores Merlin al ralentí. Nada más arrancar los Hurricane, se desenchufaban rápidamente los acumuladores y los cazas tenían autorización para despegar. Los aviones en estado de alerta solían situarse con viento de cara, de modo que el piloto sólo tenía que aplicar gases e iniciar la carrera de despegue desde el lugar en el que estuviese aparcado *(foto: Norman Franks)*.

tra la *Luftwaffe* en todas las oportunidades posibles. El trío de unidades de la AASF recibió la ingrata misión de escoltar a las alas de bombarderos restantes que intentaron desesperadamente atacar a las posiciones alemanas a lo largo de la línea del frente en su rápido acercamiento, y el 19 de mayo los Sqn. nº 1 y 73 infligieron de nuevo un gran número de bajas. El nº 73 se anotó 7 victorias; "Cobber" Kain tuvo 3 y el Flg. Off. H. G. Paul (4 victorias y 1 compartida) 2, mientras que el Flt. Lt. J. E. Scoular (15 victorias y 1 compartida, 1 victoria sin confirmar y 4 dañados) derribó 1 y compartió un segundo con el Sgt. A. E. Marshall (16 victorias y 2 compartidas, 2 probables, 1 dañado, 1 V1 destruida, 8 derribos en el suelo compartidos y 2 dañados en el suelo).



Los pilotos del Sqn. nº 1 obtuvieron cinco; Paul Richey, tres (10 victorias y 1 compartida, 1 victoria sin confirmar, 1 probable y otra compartida y 6 dañados), el Flg. Off. M. H. Brown, una y otra probable (15 victorias y 4 compartidas, 1 probable y 2 dañados), y el Flg. Off. P. W. O. Mould (8 victorias y 1 compartida, 1 victoria sin confirmar, 5 dañados, 6 victorias compartidas sobre el agua y 4 dañados compartidos sobre el agua) una victoria compartida con el Flg. Off. C. D. Palmer (2 victorias y dos compartidas). Walker, Kilmartin y Soper, ases y compañeros del Sqn. nº 1, también reclamaron probables derribos o se les concedió el haber dañado sus objetivos; en todos los casos se trató de He 111 del III./KG 27.

Este encuentro fue el último en el que volarían los miembros originales de la "Guerra Falsa" del Sqn. nº 1, ya que la solicitud de su OC, "Bull" Halahan, para repatriar a Inglaterra a los supervivientes de su grupo fue inmediatamente concedida el 20 de mayo. Durante los 10 días anteriores la unidad se había anotado la destrucción de 63 aviones enemigos a cambio de la pérdida de 2 pilotos muertos, 1 hecho prisionero y dos en el hospital (ambos retornarían al servicio activo a su debido tiempo). Sus registros en Francia no fueron igualados por ninguna de las muchas otras unidades que participaron en la *Blitzkrieg*, y por ello sus pilotos recibieron la cantidad extraordinaria de 10 DFC y 3 DFM. A pesar del regreso a casa de la mayoría de sus pilotos iniciales, el Sqn. nº 1 permaneció en Francia con una nueva hornada de aviadores.

El 21 de mayo los Panzer alemanes llegaron al Canal cerca de Abbeville, separando con ello los ejércitos aliados del norte de sus compatriotas situados en las regiones del centro y del sur de Francia. 24 horas antes, los jefes del componente aéreo habían reconocido la gravedad de la situación y ordenaron a los escuadrones supervivientes de Blenheim y Lysander que regresaran a Inglaterra. Posteriormente, en la tarde del día 20, las unidades de Hurricane del norte de Francia recibieron también la orden de abandonar sus aeródromos y regresar a Gran Bretaña lo mejor que pudieran. Uno de los pilotos que recibió la misión de pilotar desde Merville hasta Inglaterra un inservible Hurricane (del Sqn. nº 87) fue el Flg. Off. neozelandés Derek Ward, del Sqn. nº 151, que había transportado un caza Hawker hasta Francia tan sólo 4 días antes. Sin visor de tiro, y solamente con la brújula, el indicador de aceite y el de combustible funcionando, el Hurricane necesitaba desesperadamente una revisión general y no estaba en absoluto para entablar un combate:

"El motor se calentaba excesivamente. 7 ametralladoras estaban armadas pero no había trazadoras incendiarias. Intenté aterrizar en Abbeville para recoger unos equipos que había dejado allí en la salida. Cuando me acercaba a Abbeville vi la ciudad en llamas y a dos Do 215 bombardeando en picado. Ascendí y ataqué a uno de los aparatos disparándole dos ráfagas desde 300 yardas, apuntando las ametralladoras en la dirección

Izquierda
Como se dijo anteriormente en este capítulo, el Plt. Off. Albert Lewis, de origen sudafricano, obtuvo grandes éxitos con el Sqn. nº 85 durante la *Blitzkrieg*, anotándose la destrucción de seis Bf 109E (cinco de ellos el 19 de mayo) y un He 111; aunque se le concedieron otras dos victorias, no hay datos disponibles sobre ellas. La debilidad de Lewis por los cazas Messerschmitt continuó durante el verano de 1940, ya que se le acreditaron otros cinco derribos de Bf 109 y dos de Bf 110, además de otros dos *Zerstörer* como probables. Su día más glorioso en combate fue el 27 de septiembre, mientras volaba con el Sqn. nº 249, ya que realizó cuatro salidas y se atribuyó seis derribos, uno probable y uno dañado; este esfuerzo hercúleo elevó su puntuación a 18 derribos, dos probables y otro probable compartido, y uno dañado. Sin embargo, las victorias de Lewis de este día serían las últimas puesto que, apenas 24 horas más tarde, se produjo graves quemaduras tras saltar en paracaídas sobre el estuario del Támesis desde su Hurricane (V6617), que había sido alcanzado. Probablemente fue la víctima número 20 del *Hauptmann* Rolf Pingel, *Staffelkapitän* del 2./JG 26 y condecorado con la Cruz de Hierro; sólo hacía dos semanas que Pingel había recibido la ansiada *Ritterkreuz*. Lewis volvió a volar en mayo del año siguiente, y tras un periodo como instructor con la OTU nº 52, se le dio el mando del Sqn. nº 261 en Ceilán. Tan sólo permaneció un mes en el frente puesto que, el 9 de abril de 1942, su Hurricane II (Z4961) fue alcanzado por Zeros inmediatamente después de que hubiera despegado en respuesta a un ataque sorpresa sobre la bahía de China. Herido de nuevo, Lewis fue repatriado al Reino Unido en junio, y no volvió a estar operativo para volar *(foto: Phil Jarrett)*.

aproximada del avión enemigo. Éste se metió dentro de nubes pero le seguí y entre nubes le disparé más ráfagas. Salí y volé en círculos durante 10 minutos. Vi otro Dornier y volví a atacar. El motor empezó a sobrecalentarse exageradamente y unos 109 me atacaron por detrás. Descendí en nubes y finalmente aterricé en Abbeville.

Descubrí que mi avión tenía un orificio en el depósito derecho y el combustible se estaba derramando. Estaban evacuando el aeródromo y se prendía fuego a los aviones inservibles, sobre todo Lysander. Los equipos de trabajo del aeródromo estaban a punto de ser evacuados y querían quemar mi avión en lugar de correr el riesgo de una puesta en marcha con el combustible derramándose desde su depósito derecho. Clavé varias veces la bayoneta en el depósito derecho para vaciarlo y logré convencer a dos mecánicos para que llenaran mi depósito izquierdo. Tuve que irme sin ser rearmado. Finalmente despegué y dos millas al este del aeródromo me encontré con seis Do 17 y seis 109. Ataqué al líder de los 109 que venía de frente hacia mí, y le disparé una ráfaga. Él viró bruscamente a la izquierda y yo piqué, una vez que lo hube superado, hacia el suelo. Afortunadamente los 109 continuaron escoltando a los bombarderos y no emprendieron la caza. Entonces dirigí el avión hasta North Weald y aterricé".

La puntuación de Ward era de 6 victorias y una compartida, una probable y cuatro dañados cuando murió al ser derribado por el as alemán *Oberleutnant* Hans-Joachim Marseille mientras estaba al frente del Sqn. nº 73 en el norte de África, el día 17 de junio de 1942.

La mayoría de los Hurricane que regresaron a los aeródromos del sudeste de Inglaterra estaban en condiciones similares (o peores) que el caza que Derek Ward logró hacer cruzar el Canal. Algunos, como el trío que llegó a Croydon pilotado por aviadores del Sqn. nº 607, fue convertido en chatarra in situ; uno de aquellos Hurricane tenía 87 orificios de proyectiles. La noche del 21 de mayo, los únicos Hurricane utilizables que permanecían en Francia pertenecían a las tres unidades de la AASF, que se habían replegado hacia el sur, a pistas de aterrizaje temporales alrededor de Troyes. Otros muchos se encontraban, sin embargo, abandonados en Merville, Abbeville, Lille/Seclin y otros aeródromos del componente aéreo evacuados en el último momento; 178 Hurricane en total, pues solamente 66 regresaron físicamente a Inglaterra.

ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO

Si bien la Batalla de Francia finalizó de manera brusca para las fuerzas de la BEF, las escuadrillas de Hurricane de la RAF (AASF, componente aéreo y los refuerzos del Grupo nº 11) infligieron pérdidas significativas a la *Luftwaffe*, lo cual resultó ser un presagio de lo que ocurriría posteriormente durante ese verano. Los pilotos reclamaron, entre el 10 y el 21 de mayo, al menos 499 derribos y 123 probables, mientras que los registros alemanes de ese periodo, examinados después de la guerra, atribuyeron a los cazas de la RAF 299 aviones derribados y al menos 65 dañados seriamente. Como ya se mencionó con anterioridad, la unidad de la AASF con mayor éxito fue el Sqn. nº 1 con 63 derribos, mientras que el Sqn. nº 3 encabezaba la lista del componente aéreo con 67 derribos. Los Sqn. nºs 17 y 56 compartieron los honores en el seno del Grupo nº 11 con 16 victorias cada uno.

Como ha venido ocurriendo históricamente en prácticamente todos los conflictos aéreos, un gran porcentaje de los derribos anotados a los escuadrones de Hurricane fueron obra de un puñado de pilotos: los ases. Unos 41 aviadores se

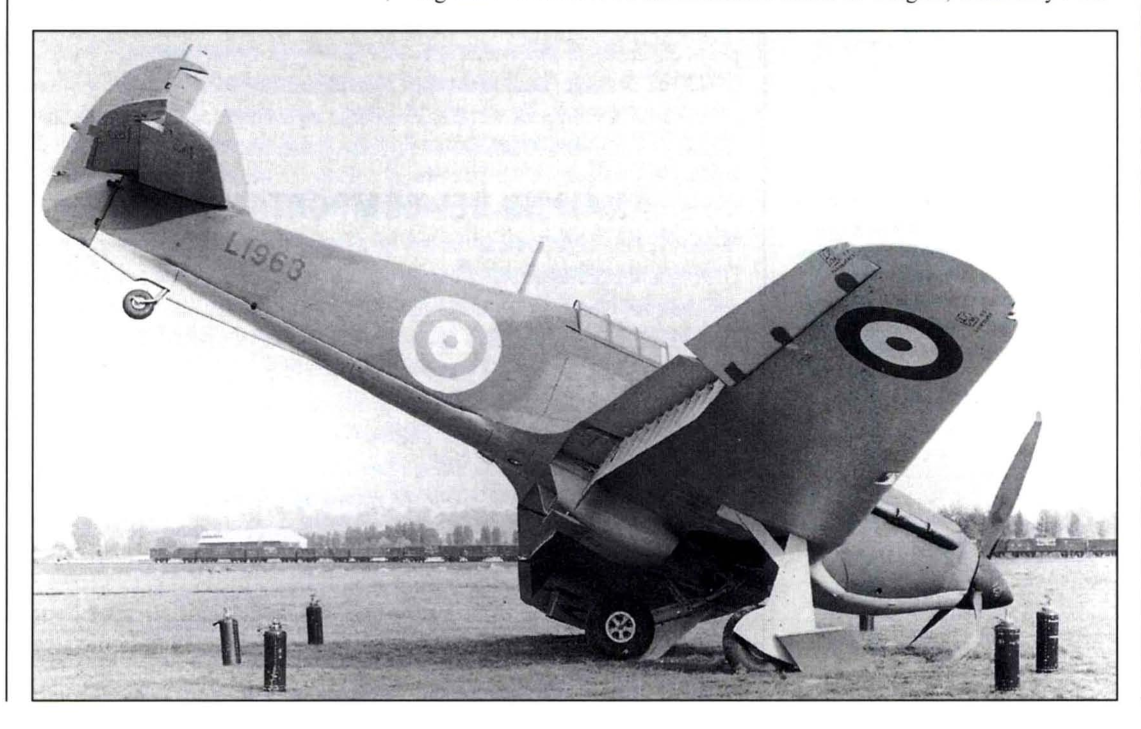
Con tan sólo 19 años de edad, el Plt. Off. R. P. "Bea" Beamont era uno de los pilotos más jóvenes del Sqn. nº 87 durante la Batalla de Francia. El comienzo de la *Blitzkrieg* le sorprendió en la enfermería de su unidad luchando contra la disentería, pero hacia el 15 de mayo Beamont se había recuperado lo suficiente como para obtener su primer derribo, como describe él mismo: "Estaba tan excitado que empecé a disparar mucho antes de tenerlo a tiro. Mi jefe de escuadrilla (el Flt. Lt. R. Voase Jeff) me echaría más tarde una bronca. Me dijo que él iba por delante de mi y estaba fuera de alcance, y en cambio yo ya estaba disparando y casi le di a él. Nos acercamos a los Dornier (Do 17Z del I./KG 76). Alcancé a uno de lleno. Mientras me preguntaba qué les estaría pasando a los demás, noté repentinamente que algo venía hacia mí, era como una lluvia brillante. Se trataba de proyectiles trazadores. Era un Messerschmitt 110 (Bf 110C del II./ZG 76) que estaba muy cerca haciendo una viraje muy ceñido por encima de mí." Habiendo sobrevivido a su "bautismo de fuego", Beamont dejaría Francia el día 20 de mayo con los supervivientes de su unidad, obligada a regresar a Inglaterra en aviones de transporte de la RAF a causa de la escasez de Hurricane en servicio *(foto: Norman Franks).*



anotaron cinco o más derribos durante la *Blitzkrieg*, siendo el principal as el Flg. Off. del Sqn. nº 1, Leslie Clisby, con 16 victorias y una compartida (a pesar de los recientes estudios efectuados sobre sus éxitos en combate, como se detalló anteriormente en este capítulo). Sea cual sea su puntuación final, Clisby fue uno de los únicos tres ases que murieron entre los días 10 y 21 de mayo de 1940, siendo los otros dos el Flg. Off. canadiense del Sqn. nº 85 A. B. Angus y el Flt. Lt. I. S. Soden del Sqn. nº 56.

Más de la cuarta parte de los 41 ases (12 en total) surgieron del Sqn. nº 1, seguido del nº 87 con siete, los Sqn. nº 3 y 85 con cinco, el 607 con cuatro, el 73 con tres y finalmente, con un solitarios as, los Sqn. nºs 56, 79, 111, 501 y 601.

Como demuestran estas frías estadísticas, los pilotos de Hurricane se desenvolvieron correctamente bajo unas condiciones harto desalentadoras para cualquier piloto, ya fuese aliado o del Eje. Los pilotos británicos y de la Commonwealth se encontraron siempre en desventaja numérica, demasiado constreñidos por el empleo de tácticas obsoletas que hacían que las escuadrones combatiesen manteniendo rígidas secciones de tres aviones o formaciones de seis, y dirigidos frecuentemente por hombres que tenían muy poca o ninguna experiencia en combate. A pesar de todo ello, lograron defenderse en los infestados cielos de Bélgica, Holanda y Fran-



"Bea" Beamont utilizó el Hurricane I (L1963) para obtener su primera victoria en la tarde del 15 de mayo de 1940. Este avión había pasado del Sqn. nº 1 al nº 87 poco antes de que comenzara la *Blitzkrieg*. Este caza fue uno de los pocos aviones de este escuadrón que volvió a Inglaterra tras la orden de retirada del 20 de mayo. Una vez en el Reino Unido, el L1963 permaneció en el Sqn. nº 87 durante una temporada hasta que fue enviado a una unidad de mantenimiento para una revisión general. Este pequeño accidente ocurrió durante un aterrizaje tras un vuelo de prueba posterior a la revisión; la pata izquierda se partió y clavó al caza por el morro. Una vez reparado, el L1963 fue asignado el 27 de agosto de 1940 al Sqn. nº 43 en Tangmere sustituyendo a uno de los cuatro aviones que habían perdido en combate apenas 24 horas antes. Después de sufrir un gran número de bajas a finales de agosto y principios de septiembre, el Sqn. nº 43 fue finalmente retirado del Grupo nº 11 y trasladado al norte, concretamente a Usworth, al sur de Newcastle. El L 1963 acompañó a la unidad a su nuevo destino en el Grupo nº 13, pero quedó destruido en un accidente de instrucción el 27 de octubre, cuando el recién llegado Sgt. L. V. Toogood estrelló inexplicablemente el avión contra el suelo desde una altura de 20.000 pies. Se cree que este piloto de 20 años podría haber sufrido un ataque de anoxia (falta de oxígeno en el organismo), causado por el fallo del sistema de oxígeno del avión, mientras realizaba maniobras acrobáticas a alta cota *(foto: Bruce Robertson)*.

cia. El respeto escrupuloso al *Manual de tácticas aéreas* de la RAF, que daba mayor importancia al vuelo en formación cerrada que a los aspectos más cruciales del combate aéreo, tales como el disparo con ángulo o las tácticas ofensivas/defensivas eficaces basadas en la pareja de aviones de caza, tuvo un alto coste para los escuadrones, tal y como recordaba tras la guerra el por aquel entonces futuro as Roland "Bea" Beamont (6 victorias y 1 compartida, 1 probable, 2 dañados y 32 V1 derribadas) y que en aquella época era oficial piloto del Sqn. nº 87:

"Estabamos operando desde un campo de hierba en Lille/Marque y formábamos parte de la fuerza de tres escuadrones encargados de patrullar a 10.000 pies sobre el campo de batalla en Valencienne.

Era un espectáculo digno de verse, 36 Hurricane al sol del atardecer, agrupados en tres escuadrones en formación de ala, con cuatro secciones en vic de tres aviones por escuadrón.

Yo volaba como punto 2 a la derecha del jefe del Sqn. nº 87, que mandaba la formación, y le hacía a uno sentirse muy valiente el ver por detrás a tantos cazas amigos. Entonces, sin alboroto ni dramatismo, aparecieron unos 10 Messerschmitt 109 por encima del flanco trasero izquierdo de nuestra formación, de entre nubes altas.

El jefe de la formación viró hacia ellos tan rápido como puede dar la vuelta una formación tan grande; pero los 109 abandonaron su formación cerrada y realizaron un viraje muy ceñido a derechas para lanzarse, uno tras otro, sobre la sección de cola de nuestra formación. Sus cañones empezaron a lanzar humo y, uno por uno, cuatro Hurricane cayeron derribados. Ninguno de nosotros disparó un solo tiro, algunos no vieron lo que pasó, y el enemigo se alejó mientras nosotros continuamos dando una gran impresión de potencia de combate sobre el área de batalla... con cuatro Hurricane menos de los que empezamos.

En aquella ocasión, teníamos tres veces más poder que el enemigo, y nos había derrotado tácticamente con claridad una unidad mucho más pequeña dirigida con resolución y flexibilidad".

Además de una táctica generalmente ineficaz, los pilotos de Hurricane también tuvieron que soportar la diferencia en prestaciones entre este caza y las máquinas más eficaces de sus oponentes, los BF 109E. Este modelo podía ascender más alto que los cazas Hawker y picar más rápido gracias a la combinación de su motor Daimler-Benz de inyección de combustible con su plano de sección más delgada. Los *Jagdflieger* aprovechaban ambos atributos al máximo realizando ataques sucesivos del tipo "golpea y corre"; los pilotos alemanes normalmente atacaban a sus presas desde arriba, utilizando el sol para enmascarar su presencia. Todo lo que necesitaba un *Experten* era dar una pasada rápida, y normalmente las víctimas sólo se apercibían de la presencia de un BF 109E cuando los proyectiles de cañón y de ametralladora le alcanzaban. Para cuando reaccionaba el piloto del Hurricane, su enemigo alemán había aprovechado su mayor velocidad de picado para alejarse. La *Jagdwaffe* sabía que el Hurricane podía derrotar al *Emil* en combate aéreo gracias a sus virajes más ceñidos, por lo que evitaban los ataques en el plano horizontal.

A pesar de la abundancia de unidades, los Bf 109E no fueron los principales enemigos de los Hurricane durante la *Blitzkrieg*; los análisis efectuados tras la guerra de los combates librados entre ambos aparatos indicaron claramente que las pérdidas en las fuerzas de Hurricane podrían haber si-

do mucho mayores si los *Emil* hubiesen penetrado en los sectores británicos en mayor número. En cambio, la RAF se encontraba casi a diario con el Bf 110 y, aunque los *Zerstörer* infligieron en ocasiones graves pérdidas a los escuadrones de Hurricane, solía deberse a una clara superioridad numérica. En un combate de uno contra uno, los Hurricane podían derrotar fácilmente al incómodo Bf 110, y como estos últimos raramente utilizaban la táctica de "golpea y corre" tan apreciada por sus compañeros de la *Jagdwaffe*, los *Zerstörer Gruppen* sufrieron pérdidas particularmente graves.

Donde el Hurricane bordaba realmente su papel era como "cazador de bombarderos", dado que era una magnífica plataforma de armas y tenía una gran variedad de posibilidades de disparar. Sus ocho ametralladoras de 9 milímetros eran quizás algo ligeras para derribar bombarderos fuertemente armados y equipados con depósitos de combustible autosellantes, pero la utilización de diferentes métodos de ataque (el ataque de frente estaba considerado por entonces como uno de los más eficaces, golpeando en el área desprotegida de la cabina del bombardero) dieron como resultado que tanto los *Kampfgeschwader* como los *Stukageschwader* salieran perdiendo ante una fuerza de Hurricane numéricamente inferior. Los pilotos se dieron cuenta rápidamente de que la convergencia de su armamento a unas 400 yardas por delante (como estipulaba el *manual de tácticas aéreas* de la RAF) resultaba poco práctica, pues tenían que acercarse mucho más a sus objetivos cada vez que querían obtener impactos críticos; por ello se ordenó a los armeros de los escuadrones que ajustaran las Colt Browning a una distancia de disparo de 120 yardas.

Dada la mayor proximidad a sus objetivos, los pilotos agradecieron que Hawker hubiera construido los Hurricane de tal manera que pudieran soportar considerables daños en combate; el conjunto de armadura trasera y delantera, unido al cristal reforzado del parabrisas, salvó muchas vidas. El ancho tren de aterrizaje de este caza era también muy apreciado cuando se operaba desde aeródromos franceses poco preparados, especialmente aquellos que se emplearon al final de la campaña, que eran poco más que campos sembrados. La facilidad de su mantenimiento también lograba que las agobiadas tripulaciones de tierra consiguiesen altos porcentajes de aviones operativos con cantidades mínimas de repuestos.

OPERACIÓN DYNAMO

Mientras la BEF se retiraba hacia el puerto de Dunkerke, en el Canal, la RAF continuaba enviando patrullas a Francia compuestas por Hurricane del Grupo nº 11 y por cada vez mayor número de Spitfire. Para muchos pilotos que habían volado casi exclusivamente desde bases en el continente, la perspectiva de, primero, cruzar sobre el agua y, después, un rastreo limitado sobre lo que era ya casi totalmente territorio enemigo, les llenaba de ansiedad. No obstante, muchas de las tripulaciones con fatiga de guerra fueron liberadas de esta tortura debido a que sus diezmadas unidades fueron destinadas al norte para descansar y ser modificadas.

Aunque un considerable número de pilotos de Hurricane que ahora estaban dedicados a la protección de la BEF durante la Operación *Dynamo* (la evacuación desde Dunkerke) estaban entrando en acción por primera vez, rápidamente demostraron sus cualidades en tareas tan exigentes. Entre el 26 de mayo y el 3 de junio, cuando se estimaba que la evacuación

El Flg. Off. The Hon. J. W. M. "Max" Aitken fue uno de los seis pilotos de la Escuadrilla "B" del Sqn. nº 601 enviados a Merville desde Tangmere, la tarde del 18 de mayo, para completar los efectivos del Ala nº 63; La escuadrilla había sido emparejada con la Escuadrilla "A" del Sqn. nº 145 para formar una unidad combinada tras su llegada a Francia. Aitken era uno de los miembros destacados, ya antes de la guerra, del "Escuadrón de los Millonarios", que era como extraoficialmente se conocía al Sqn. nº 601 "County of London" tanto por la RAF como por los medios de comunicación británicos; obtuvo la victoria de inmediato, en su primera patrulla desde Merville, tal y como cuenta él en su informe de combate del 18 de mayo de 1940: "Ataqué a uno (He 111P del I. y II./KG 4) por detrás que rompió a un lado. Le seguí dentro de nubes y le disparé una ráfaga antes de entrar en ellas. Al salir le volví a disparar y le alcancé en el motor izquierdo. Intentó ascender de nuevo a ocultarse en las nubes, pero no pudo hacerlo y perdió altura. Le seguí y le alcancé en el motor derecho, que empezó a arder. Su ametrallador trasero continuaba disparando. Él (el piloto) mantenía el control del avión aunque perdía altitud rápidamente. Ya estabamos sobre líneas alemanas y yo no tenía munición, por lo que me fui. No vi al avión estrellarse, pero uno de los lados del avión estaba abrasado y del otro salía humo. Aterricé en Merville. Mi aparato (N2568) había sido alcanzado en el timón y en el plano de cola". Después de que se le reconocieran en ese día los derribos de dos He 111 (el segundo podría tratarse de un derribo probable), Aitken continuó hasta alcanzar la categoría de as 24 horas más tarde cuando derribó otro He 111, un Bf 110 y dos Ju 87. Obtuvo más éxitos sobre el Canal durante los comienzos de la evacuación de Francia, y fue ascendido a OC del Sqn. nº 601 (y condecorado con la DFC) antes de abandonar la unidad el 20 de julio para desempeñar tareas no operativas. Aitken obtuvo posteriormente nuevas victorias con los Sqn. nºs 68 y 46 (Beaufighter) y con el Ala de Westhampnett (Spitfire II), finalizando la guerra con una cuenta de 14 victorias, una compartida, una probable y tres dañados *(foto: Museo de la RAF)*.

estaba casi terminada, las 14 unidades de Hurricane asignadas a *Dynamo* se anotaron el derribo de 108 aviones a cambio de la muerte de 22 pilotos y la captura de 3.

Ésta fue la primera operación real en la que los dos principales cazas de la RAF volaron juntos, por lo cual es oportuno incluir las estadísticas de los Spitfire durante este mismo periodo. Unas trece unidades entraron en acción, y se anotaron 109 victorias a cambio de 24 pilotos muertos y 4 capturados. Como muestran las cifras, el porcentaje de victorias en ambos tipos de avión fueron extremadamente similares.

El comportamiento de la RAF sobre Dunkerke durante *Dynamo* fue proclamada como una victoria por el alto mando y también por los políticos, ya que la *Luftwaffe* había sufrido claramente su primer revés de la guerra por el hecho de no haber sido capaz de impedir que un número considerable de personal de la BEF escapara para regresar a Inglaterra. La fanfarronada del *Reichsmarschall* Hermann Göring, al afirmar que ni un solo soldado británico abandonaría vivo suelo francés, había resultado totalmente falsa; y aunque muchos de los hombres que lograron regresar se quejaron amargamente, una vez en suelo británico, de que la RAF había hecho bastante poco para asegurar su regreso, nada estaba más lejos de la verdad.

Las condiciones meteorológicas normalmente obligaban a las patrullas de caza a mantenerse por encima del manto de nubes que habitualmente cubría el área, en un intento de evitar ser alcanzados por los Messerschmitt de escolta a gran altura. Mientras tanto, los bombarderos de la *Luftwaffe* atacaban por debajo de los cúmulos; el humo a veces ayudaba a la causa de los aviones alemanes atacantes. Esto hizo que los soldados y los marineros desde el suelo sólo vieran a sus atacantes, que parecían estar efectuando sus bombardeos y sus misiones de ataque sin ser molestados en absoluto. Las patrullas de caza también probaron suerte tierra adentro, lejos de las playas, en un intento de hostigar y repeler a las formaciones de ataque antes de que alcanzaran sus objetivos. De nuevo, esto hizo que su propio ejército no pudiese observar sus acciones.

Las tácticas empleadas por el Mando de Combate sobre Dunkerke fueron cambiando a medida que se desarrollaba *Dynamo*. Al principio, se ordenó a las unidades que mantuvieran patrullas de caza en formaciones de grupo o escuadrón solamente desde el amanecer al anochecer, pero esto les supuso habitualmente graves pérdidas. Finalmente, tras las reiteradas protestas del AVM Keith Park, OC del Grupo nº 11, esta orden fue revocada y se permitió que las unidades volaran en formaciones de dos, tres o cuatro escuadrones a la vez. Sin embargo, estas "alas" resultaron ser menos disuasorias de lo que aparentaban, ya que las unidades habían tenido muy poco entrenamiento en formaciones tan numerosas, y la omnipresente capa de nubes hizo que la misión de vigilancia fuera más caótica aún. Una vez sobre Dunkerke, los jefes de las unidades tampoco podían hablar entre ellos, puesto que estaban fuera del alcance radio y radar de los controladores de Inglaterra.

Muchos pilotos también pensaban que al estar bloqueados dentro de una formación de tipo "ala", su capacidad para luchar contra el enemigo se reducía, puesto que tres o más escuadrones tardaban demasiado en reaccionar frente a un ataque de los alemanes. Habitualmente esto se traducía en que, una vez que el enemigo estaba a la vista, los escuadrones se dispersaban y hacían la guerra por su cuenta.



El Plt. Off. del Sqn. nº 242 "Stan" Turner fue uno de los pocos pilotos de Hurricane que alcanzó la categoría de as durante la última etapa de la intervención de la BEF en Francia. Este canadiense nacido en Devon no obtuvo sus primeros derribos (dos Bf 109E) hasta el 25 de mayo, a pesar de que había estado volando sobre Francia desde el día 12 de ese mes. Recuperando el tiempo perdido, destruyó posteriormente cinco *Emil* (además de tres sin confirmar y uno dañado) antes del día 8 de junio. Turner añadió dos Do 17 a su cuenta durante la Batalla de Inglaterra, y continuó obteniendo victorias posteriormente en los Sqn. nº 145, 249 y 417. Su cuenta final fue de diez victorias y una compartida, tres victorias sin confirmar, una probable y ocho dañados.



La gran mayoría de los derribos que logró el Mando de Combate durante *Dynamo* fueron de BF 109E y de BF 110C; las unidades de los primeros eran más numerosas sobre los cielos de Dunkerke que lo habían sido durante la *Blitzkrieg*. A pesar de todo ello, unos 27 pilotos de Hurricane alcanzaron la categoría de as mientras protegían la evacuación o mientras patrullaban sobre el Canal inmediatamente después de la evacuación, y otros 50 futuros ases también obtuvieron derribos en el periodo comprendido entre finales de mayo y principios de junio. Las dos máximas puntuaciones de este periodo las obtuvieron los Plt. Off. canadienses W. L. "Willie" McKnight (10 derribos) y P. S. "Stan" Turner (7 derribos), que formaban parte del Sqn. nº 242, compuesto principalmente por canadienses. Ambos hombres entraron en acción como refuerzos en los Sqn. nºs 605 y 615 durante los últimos días de la *Blitzkrieg* (McKnight obtuvo su primer derribo, un BF 109E, pilotando un avión de este último escuadrón el 19 de mayo); después volvieron a los cielos franceses con el Sqn. nº 242, directamente desde su base de Biggin Hill.

McKnight y Turner, junto con sus compañeros de escuadrón, el Flt. Lt. G. H. F. Plinston (7 derribos y 1 compartido) y el Plt. Off. R. D. Grassick (7 derribos y 1 compartido, 3 probables y 2 dañados), alcanzaron la categoría de ases en el curso de un frenético intervalo de 48 horas de duración, entre el 31 de mayo y el 1 de junio, durante el cual los pilotos del Sqn. nº 242 se anotaron el derribo de 13 aviones. McKnight obtuvo la mayor parte de ellos, al derribar, el día 31, 2 Bf 110 y un Bf 109, y 2 Ju 87 (y 2 más sin confirmar) al día siguiente. Turner y él sumaron más derribos a sus cuentas durante el retorno temporal a Francia de la unidad, el día 7 de junio, para dar cobertura a la evacuación de las tropas de la BEF que se retiraban por los puertos del Golfo de Vizcaya.

Hubo otros pilotos que lograron grandes puntuaciones durante *Dynamo:* el Flg. Off. G. R. Edge del Sqn. nº 605, con 7 derribos (tenía en total unos 20, dos compartidos, 3 o más probables y al menos 7 dañados), el Flt. Lt. M. N. "Red Knight" Crossley del Sqn. nº 32 con 6 (20 derribos y dos compartidos, un derribo sin confirmar y uno dañado) y el Flt. Lt. A. H. "Ginger" Boyd del Sqn. nº 145 también con seis (15 derribos y 3 compartidos, 3 más y uno compartido más sin confirmar, 2 probables y cuatro dañados).

Los cinco pilotos siguientes obtuvieron cada uno 5 derribos; Sgt. S. L. Butterrfield del Sqn. nº 213 (5 derribos y 2 - 4 compartidos además de 1 sin confirmar), incluyendo 4 el mismo día 28 de mayo, tras lo cual tuvo que lanzarse desde su dañado Hurricane en paracaídas a baja altitud, sobre el canal; el Plt. Off. V. G. Daw del Sqn. nº 32 (6 derribos); el Flt. Lt. R. G. Dutton del Sqn. nº 145 (13 derribos y seis compartidos, 2 probables y ocho dañados más un dañado compartido); el Plt. Off. I. J. Muirhead del Sqn. nº 605 (5 derribos, 2 compartidos y 3 dañados); el Flt. Lt. R. D. G. Wight del Sqn. nº 213 (5 derribos y 2 compartidos, y 6 sin confirmar); y el Flt. Lt. J. W. C. Simpson del Sqn. nº 43, que rememoró para *Combat Report* la salida en la que logró la categoría de as, el 7 de junio de 1940:

"Venían hacia nosotros en oleadas de 20, parecía que eran como un centenar de enemigos, como si fueran abejas en el cielo. Algunos estaban a nuestro nivel. Otros por encima. Otros por debajo. Mi CO (el Sqn. Ldr. C. G. Lott; 2 derribos y 3 compartidos más 1 sin confirmar) ascendió con nosotros hasta 16.000 pies y allí, mientras aquellos hambrientos cazas nos rodeaban, dio la orden de separarnos y atacar. Cuarenta eran bombarderos. Se dirigían hacia el sur,



Si el Plt. Off. "Bea" Beamont, del Sqn. nº 87, era uno de los pilotos más jóvenes que participó en la Batalla de Francia, el Sqn. Ldr. C. G. Lott, OC del Sqn. nº 43, debió estar entre los más viejos. Nacido en 1906, su primer puesto de aviador fue como sargento piloto del Sqn. nº 19 en Duxford, pilotando el Grebe II en 1927. Asumió el mando del Sqn. nº 43 en octubre de 1939 y había obtenido un total de dos victorias y tres compartidas más una sin confirmar cuando fue herido en combate el día 9 de julio de 1940. Lott perdió la visión en el ojo derecho, por lo que fue retirado del frente *(foto: N. Franks)*.

El Flt. Lt. J. G. Sanders, un piloto de Hurricane muy experimentado antes de la guerra, había alcanzado la mayor de las puntuaciones del Sqn. nº 615 (16 derribos y 5 dañados) cuando dejó la unidad a finales de septiembre de 1940 *(foto: N. Franks)*.



quizás para bombardear Rouen. Yo me enzarcé con un Messerschmitt 109 y tuve un combate muy emocionante con él. Era un buen piloto y me alcanzó varias veces. Empezamos a hacer acrobacias y, mientras él volaba invertido, disparé una ráfaga y se incendió. Logró saltar pero no vi abrirse su paracaídas. Su aparato había ardido casi por completo antes de estrellarse contra el suelo. Había montones de cazas a mi alrededor, pero me quedaba mucha munición. Me puse a la cola de otro 109 y mientras le disparaba, dos Messerschmitt 110 me dispararon a mí desde ambos lados. Continué disparando contra el 109, que ya estaba gravemente escorado. Repentinamente entró en pérdida girando bruscamente a la derecha, empezó una barrena y se estrelló de frente contra uno de los Messerschmitt que me estaban disparando.

No pude resistirme a seguirlos en su descenso, era una vista maravillosa. Se engancharon juntos en una especie de abrazo envueltos en llamas, hasta que llegaron a unos pocos cientos de pies sobre el suelo. Entonces se separaron y se estrellaron a menos de 20 metros uno de otro".

Las patrullas del Mando de Caza a lo largo de la costa francesa no cesaron una vez que finalizó oficialmente *Dynamo* el 3 de junio, puesto que las unidades de Hurricane y Spitfire continuaron dando escolta tanto a los bombarderos Blenheim, en las oleadas contra los puertos del Canal, como a los convoyes costeros expuestos a los bombarderos de la *Luftwaffe* (y a los E-boat) en las atestadas aguas entre el sur de Inglaterra y Francia. Los escuadrones de Hurricane operaban al límite de su radio de acción y a menudo se topaban con cazas enemigos muy superiores en número que operaban desde bases recientemente establecidas más cerca de la costa. Las pérdidas eran algunas veces muy cuantiosas; el Sqn. nº 43 perdió 7 Hurricane el 7 de junio en dos salidas, incluyendo los que pilotaban tres ases, los Sgt. H.



El Flt. Lt. "Pete" Brothers, Jefe de la Escuadrilla "B" del Sqn. nº 32, obtuvo sus primeras victorias en los últimos días de la *Blitzkrieg*, para luego alcanzar la categoría de as en la Batalla de Inglaterra *(foto: Tony Holmes)*.

Con la cola apoyada en un caballete, un Hurricane I del Sqn. nº 501, muy utilizado en combate (nótese el borde de ataque del plano mellado y las manchas de aceite de las cubiertas inferiores del motor), es reparado en Anglure a finales de mayo de 1940. *(foto: N. Franks)*.



El Flg. Off. Paul Richey, un veterano en combate tanto de la "Guerra Falsa" como de la *Blitzkrieg*, fotografiado en Châteaudun el 14 de junio de 1940 tras su regreso al Sqn. nº 1 después de un periodo de tres semanas en el Hospital Americano de París. Antes de ser herido en el cuello por fuego enemigo de un He 111P del III./KG 27, Richey había derribado tres bombarderos durante los combates del 19 de mayo *(foto: N Franks)*.

El Sgt. J. E. Proctor fue el único as del Sqn. nº 501 durante la *Blitzkrieg*, obteniendo exactamente cinco derribos; se anotaría otras dos victorias más en junio. Agregado y destinado al Sqn. nº 32 tras su regreso a Inglaterra, Proctor obtuvo dos victorias, una compartida y una probable durante la Batalla de Inglaterra *(foto: M. Sheppard)*.



J. L. Hallowes y P. G. Ottewill (4 derribos y 2 compartidos y otro derribo o daño sin confirmar), y el Flg. Off. C. A. Woods-Scawan (7 derribos, otro sin confirmar, 4 probables y 1 dañado), mientras que el Sqn. nº 32 perdió 3 Hurricane al día siguiente. Entre ellos estaba el avión que pilotaba el Plt. Off. D. H. "Grubby" Grice (5 derribos, 1 derribo sin confirmar, 2 dañados y otros 3 derribos, como consta en su mención para la DFC).

En las patrullas de esta última unidad participaba como jefe de escuadrilla del Sqn. nº 32 otro futuro as, el Flt. Lt. P. M. "Pete" Brothers quien, al igual que muchos otros veteranos pilotos del Mando de Caza de aquel entonces, no podía entender por qué se sacrificaban tan buenos hombres y tan buenos aviones en estas patrullas sin sentido:

"Después de Dunkerke efectuábamos estas increíblemente estúpidas patrullas en formación de ala, para demostrar superioridad aérea. Se nos ordenaba volar hasta la costa francesa, penetrar por Calais y después volar hasta Amiens, antes de dar la vuelta y regresar. Nuestros 'amigos' pilotos de los Bf 109 en Merville y Abbeville simplemente se frotaban las manos y decían 'qué bien, allá van', y despegaban justo cuando nosotros regresábamos hacia Calais. A estas alturas, invariablemente teníamos ya el sol a nuestra espalda y teníamos que volver a casa apresuradamente, siempre cortos de combustible. Lo único que tenían que hacer ellos era ascender y lanzarse sobre nosotros. Esto ocurrió una y otra vez, y soportábamos un fuerte castigo sin ninguna justificación en absoluto. A mediados de julio estábamos sentados en el suelo en Hawkinge, esperando para realizar una de estas salidas, y nos estábamos quedando sin pilotos (para entonces solo quedábamos siete de nosotros), cuando llegó 'Stuffy' Dowding y nos preguntó qué estaba pasando. A estas alturas yo ya estaba bastante harto, por lo que le dije sin más preámbulos lo que pensaba de esas malditas patrullas sin sentido. Hicimos una al día siguiente y luego se suprimieron".

AASF

Mientras el Grupo nº 11 hacía lo que podía para defender la evacuación de la BEF hacia el norte, el trío de escuadrones de la AASF que permaneció en Francia después de que las unidades del componente aéreo se retiraran entre el 21 y 23 de mayo intentaba proteger lo mejor posible lo que quedaba en el continente del ejército británico. Continuaron su lucha hasta que finalmente tuvieron que reconocer su derrota, cuando el 21 de junio el último Hurricane superviviente del Sqn. nº 501 abandonó las islas del Canal hacia Inglaterra. Durante el mes que transcurrió entre ambas fechas, los Sqn. nº 1,73 y 501 (además del 17 y el 242 desde el 7 de junio en adelante) cambiaron de base en innumerables ocasiones, infligiendo pérdidas significativas al omnipresente enemigo, pero a un alto precio: ocho pilotos fallecidos y dos prisioneros de guerra.

Dos de los que perdieron su vida eran ases, y ambos murieron con una diferencia de horas el 7 de junio de 1940. El Plt. Off. R C Whittaker, del Sqn. nº 17 (6 victorias y 2 compartidas, 1 victoria sin confirmar y 2 dañados) fue derribado durante un combate contra Bf 109E, tierra adentro desde la costa entre Le Treport y Aumale, y el Flg. Off. E. J. Kain del Sqn. nº 73 (16 victorias y 1 dañado) murió en un accidente de vuelo poco después de despegar del aeródromo de Echemines, al oeste de Troyes.

Esta última pérdida fue especialmente sentida en el seno del Mando de Caza, principalmente por las circunstancias en las que había ocurrido, y por supuesto porque "Cobber" Kain había sido el primer as de caza de la RAF durante la II Guerra Mundial. En el momento de su muerte, este neozelandés era el último de los pilotos del primer grupo enviado a Francia con el Sqn. nº 73 que estaba pilotando en el frente. De hecho, estuvo en combate casi continuamente, desde el primer día de la *Blitzkrieg*. Kain llevaba anotados 11 derribos por entonces, pero al final de la última semana de junio era evidente que necesitaba descansar. El 6 de junio se le ordenó regresar a Inglaterra para ocupar un puesto de instructor, por lo que antes de su partida se celebró una fiesta de despedida organizada apresuradamente en el *Maxim's* de París, el lugar favorito de los pilotos de caza de la AASF. Paul Richey, que había salido recientemente del hospital tras ser herido en el cuello el 17 de mayo, estaba entre los invitados:

"Me di cuenta, aunque dadas las circunstancias no era sorprendente, de que parecía nervioso y preocupado, y de que rompía impulsivamente cerillas sin parar, mientras mantenía una mirada feroz perdida en la distancia. Como todos nosotros, había tenido más que suficiente de momento".

Le asignaron a Kain un viejo Hurricane bipala (probablemente el L1826) para regresar a Inglaterra; se trataba del último aparato de su clase en el Sqn. nº 73, y probablemente tenía tanta fatiga de combate como su piloto. Algunas semanas antes, el as neozelandés y algunos otros pilotos visitaron la escuadrilla de caza francesa *Escadrille Lafayette*, donde vieron a un piloto checo realizar toneles rápidos en un Curtiss Hawk. Kain era famoso por sus imponentes maniobras acrobáticas en tiempo de paz, por lo que no pudo resistirse a sumar esta nueva maniobra a su repertorio; poco después de salir de Echemines intentó realizar una última hazaña en el aeródromo. El siguiente informe, remitido por el OC del Sqn. nº 73, Sqn. Ldr. J. W. C. More (4 victorias, 2 compartidas y al menos una sin confirmar) a sus superiores en el Cuartel General de la AASF de la RAF el 12 de junio de 1940, revela crudamente lo que pasó después:

"El Flg. Off. E. J. Kain despegó de Echemines en un Hurricane de paso fijo aproximadamente a las 11.15 horas del día 7 de junio de 1940 en dirección a Le Mans. Pasó por encima del aeródromo a unos 800 pies y comenzó una serie de toneles rápidos a la izquierda. Al tercer tonel el avión perdió velocidad muy rápidamente y entró en una barrena a la derecha. La barrena era muy rápida y el avión se enderezó con un golpe de motor, pero estaba totalmente en pérdida y chocó contra el suelo."

"El avión se incendió tras el impacto y el piloto salió despedido hacia delante, a bastante distancia."

"La muerte fue instantánea a causa de las lesiones sufridas en la cabeza."

Kain fue enterrado en Troyes, al mediodía del día siguiente, y los numerosos periódicos que se habían hecho eco del "As de la Caza Aérea" de la RAF durante los meses de primavera, informaron con lástima de su muerte. Los restos incendiados del Hurricane se dejaron en el lugar en el que había caído, en el borde del aeródromo, donde sirvieron como recuerdo cruel de la locura de una maniobra tan arriesgada, especialmente a los pilotos canadienses del Sqn. nº 242 que llegaron a Echemines al día siguiente.

DATOS TÉCNICOS DEL HAWKER HURRICANE MK. 1

El Hurricane Mk. 1 fue un arma fundamental en el rearme británico de los años treinta. Voló por primera vez a finales de 1936. En esta primera fase se encargaron 600 unidades para equipar rápidamente las unidades de cazas de la Royal Air Force. Para cuando se desencadenó la II Guerra Mundial en septiembre de 1939, la producción había aumentado rápidamente y ya había 497 unidades operativas en 18 escuadrones con base en las islas. Además, ya se habían vendido algunas unidades a países aliados.

Tras la invasión alemana de Francia en mayo de 1940, la RAF perdió 200 unidades de su fuerza de Hurricane. Pero cuando en julio empezaron los primeros combates de la Batalla de Inglaterra, el Mando de Caza británico ya se había reequipado. En el momento cumbre de los combates aéreos de ese verano y otoño, los 32 escuadrones de Hurricane (en comparación con 18 escuadrones de Spitfire) desempeñaron un papel decisivo en la contención de la *Luftwaffe*. En agosto de 1940 se habían fabricado más de 2.300 Hurricane. Su desarrollo continuó y tuvo éxito en diferentes versiones, empleándose sobre todo para ataque a tierra.

Este caza estuvo en servicio en todos los teatros de operaciones: se enviaron casi 3.000 a la Unión Soviética para combatir a los alemanes en el Frente Oriental. A partir de mediados de 1944, la RAF utilizó el Hurricane en Inglaterra como caza de segunda línea, si bien se utilizaron Mk II y IV como aviones de ataque a tierra de primera línea en el Mediterráneo y en el Lejano Oriente hasta el fin de la guerra. En ese momento ya se habían construido 14.231 Hurricane, incluyendo la producción canadiense. Además de Gran Bretaña, sus operadores principales fueron Canadá, la Unión Soviética, Polonia, Bélgica y Turquía. Todavía vuelan unos pocos supervivientes.

DATOS TÉCNICOS

Hawker HURRICANE Mk 1

Tipo: Cazabombardero monoplaza

Motor: Un motor Rolls-Royce Merlin II o III de 1.030 CV y doce cilindros en V

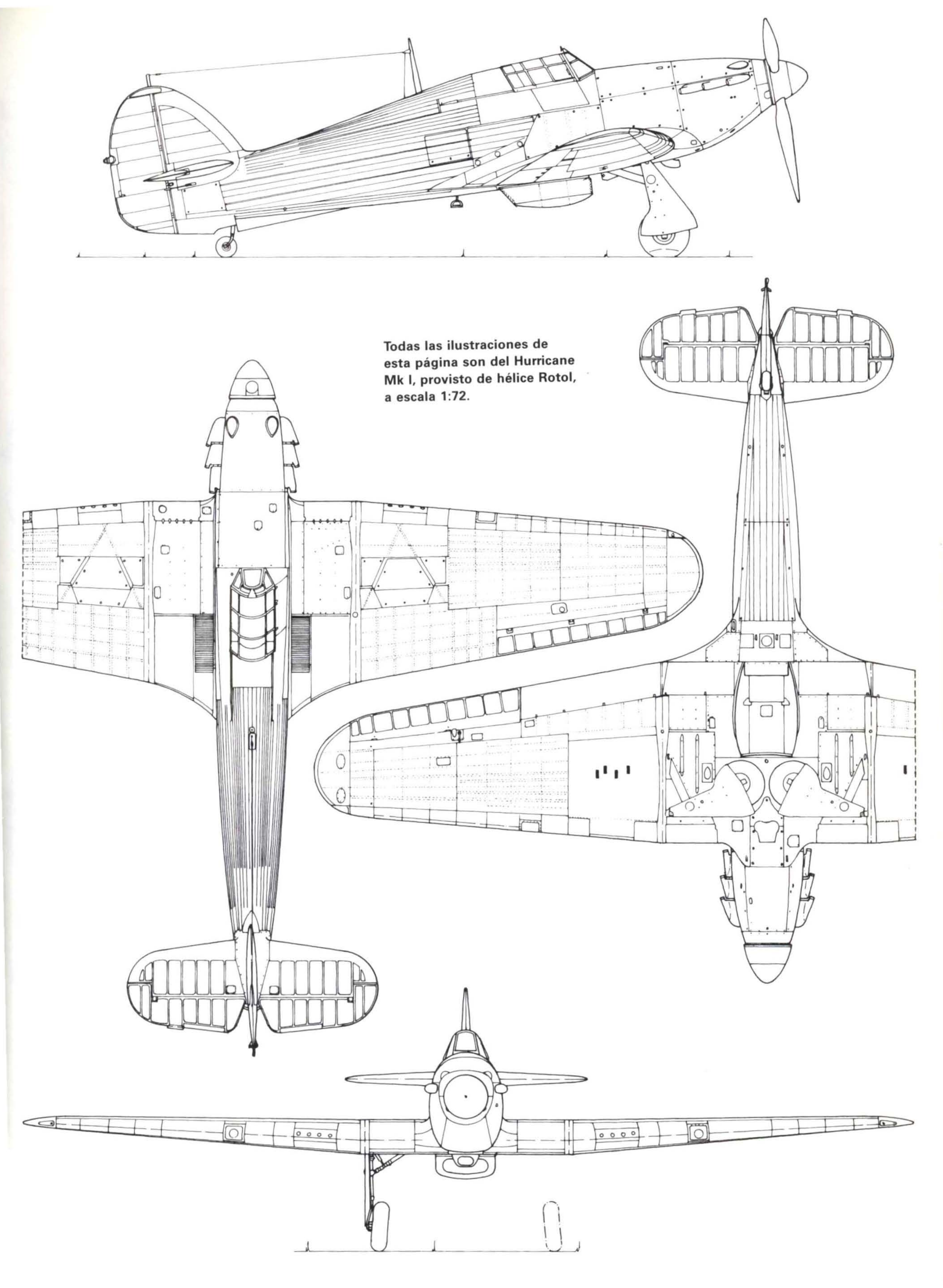
Características: Velocidad máxima: 540 km/h a 17.500 pies de altura; techo 33.200 pies; autonomía 800 km

Peso: Peso máximo al despegue 3.000 kg; carga útil 877 kg

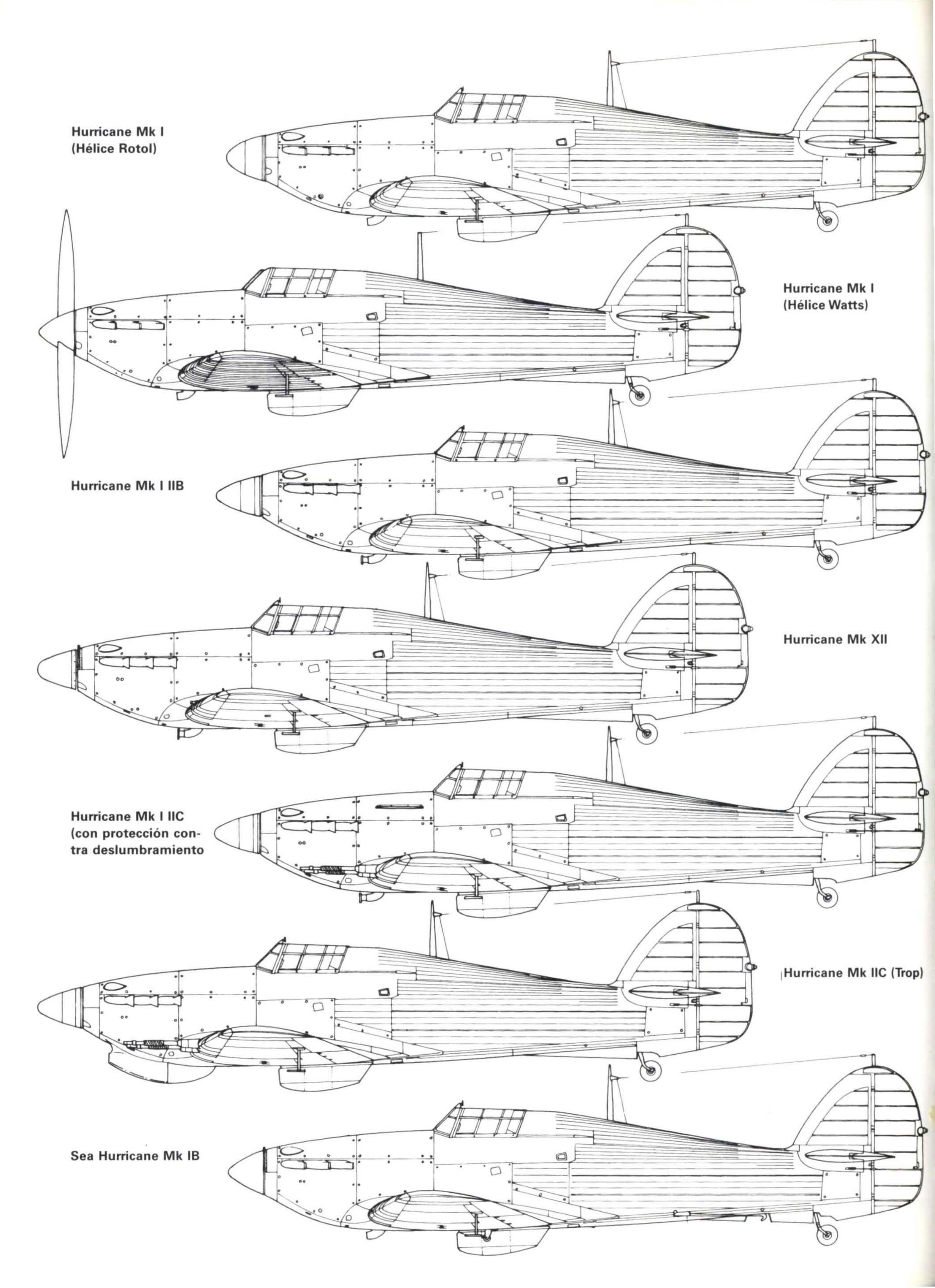
Dimensiones: Envergadura 12,19 metros; longitud 9,45 metros; superficie alar 23,87 m^2

Armamento: Ocho ametralladoras Browning de 9 mm en las alas

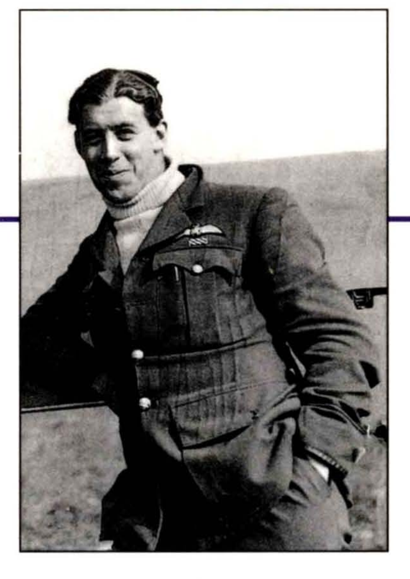
Otras versiones: Mk IIB, Mk IIC, Mk IID (contracarro), Mk IV, Mk X, Mk XI y XII (Canadá)



Todas las ilustraciones de esta página son del Hurricane Mk I, provisto de hélice Rotol, a escala 1:72.


Hurricane Mk I
(Hélice Rotol)
Hurricane Mk I
(Hélice Watts)
Hurricane Mk I IIB
Hurricane Mk XII
Hurricane Mk I IIC
(con protección con-
tra deslumbramiento
Hurricane Mk IIC (Trop)
Sea Hurricane Mk IB

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEVENDAS



El *Hawker Hurricane* fue el primer caza monoplano de la RAF, y puso a la fuerza aérea en condiciones de poder defender Gran Bretaña en su "hora de la verdad". Antes de la Batalla de Inglaterra, diversos escuadrones equipados con este caza ya habían entrado en combate durante la "Guerra Falsa" y más tarde durante la desastrosa campaña en Francia.

Pilotos tales como "Cobber" Kain alcanzaron cifras de victorias impresionantes a la vista de la gran superioridad de las fuerzas de la *Luftwaffe*, y aunque la RAF perdió nada menos que 386 Hurricane durante la *Blitzkrieg*, muchos pilotos adquirieron una valiosa experiencia, y surgieron los primeros ases de la guerra.

